TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

14
1239

6. 04. 1975

SKRZYDLATA POLSKA

LOT — to nie tylko nowoczesne samoloty, lotniska i dworce lotnicze. To także — piękne dziewczęta w błękitnych uniformach, polskie stewardesy. Dzięki nim powietrzna podróż staje się przyjemniejsza.

Zdjęcie: M. Kobrzyński

NA HORYZONCIE

ZAWSZE BĘDZIEMY PAMIĘTAĆ

Wiele jest w naszym kraju miejsc upamiętniających walkę i męczeństwo narodu polskiego w latach II wojny światowej. Nie tylko w kraju. Poza granicami Polski znajduje się 1 600 miejsc walki i grobów polskich bojowników walczących z hitlerowskim faszyzmem. Nie brak wśród nich lotników polskich, którzy po tragicznym wrześniu 1939 nie złożyli broni i kontynuowali walkę na wszystkich frontach wojny aż do dnia zwycięstwa.

Nasz naród był pierwszą ofiarą hitlerowskiej napaści zbrojnej. Ale nie zdołały go złamać potężne ciosy wroga. Skazany przez hitleryzm na zagładę, nie złożył broni, kontynuował walkę, wykazując niezłomną postawę wobec najeźdźcy. Ponad 6 milionów obywateli polskich zginęło w czasie wojny i okupacji hitlerowskiej. Była to wielka cena, jaką naród polski zapłacił za swe najświetniejsze w historii zwycięstwo.

Wspominamy walkę regularnych oddziałów polskich na wszystkich frontach wojny, walkę w ruchu oporu i działaniach partyzanckich na terenie okupowanego kraju oraz innych krajów Europy. Wspominamy walki lotników polskich w wojnie obronnej 1939, w walkach we Francji 1940, w bitwie o Anglię, w walkach nad Europą, Afryką, Azją i innych powietrznych szlakach II wojny światowej. Budziły one dla lotników polskich podziw i szacunek innych narodów.

Największy wszakże wkład w wyzwolenie kraju oraz w zwycięstwo nad hitlerowską Rzeszą wniosła utworzona na bratniej ziemi radzieckiej i walcząca na froncie wschodnim armia polska i w jej składzie ludowe Lotnictwo Polskie. Naszemu ludowemu lotnictwu (z udziałem 300 samolotów) przypadł zaszczyt uczestniczenia w decydującej, ostatniej rozprawie z hitleryzmem — w operacji berlińskiej. Nad Łabą i Hawelą spotkali się w powietrzu lotnicy polscy, zwycięsko walczący z faszyzmem niemieckim na frontach wschodnim i zachodnim.

Na zawsze zachowamy w pamięci sławne czyny polskich lotników, którzy wnieśli duży wkład w zwycięstwo nad wrogiem. Z wdzięcznością wspominamy też radzieckich lotników, którzy nie szczędzili trudu, by jak najlepiej wyszkolić i przygotować polskich lotników do walki o wyzwolenie naszej ojczyzny. Wielu z nich oddało swe życie za wolność Polski.

Otaczamy i otaczać będziemy czcią i serdeczną opieką mogiły poległych, miejsca walki i męczeństwa narodu polskiego w latach II wojny światowej. Sprawują nad nimi opiekę kombatanci — członkowie ZBoWiD, seniorzy lotnictwa, młodzież szkolna, harcerze i członkowie kół lotniczych, zakłady pracy i organizacje społeczne, jednostki wojskowe. Liczne szkoły i ulice noszą imiona bohaterskich żołnierzy i oddziałów Wojska Polskiego. Wiele pomników, tablic i elementów plastycznych przypomina miejsca historycznych wydarzeń. Liczne muzea martyrologii i walki świadczą o bezmiarze cierpień i bohaterskiej walce naszego narodu.

Ważnym odcinkiem działania pamięci narodowej o tamtych dniach sprzed lat trzydziestu jest szeroko zakrojona działalność wydawnicza, utrwalająca w różnego rodzaju publikacjach, także w wersjach obcojęzycznych, niezłomną postawę naszego narodu w czasie wojny i okupacji hitlerowskiej.

Tych lat nigdy nie zapomnimy. Historyczne wnioski i doświadczenia z nich płynące służą naszej współczesnej edukacji i są siłą napędową przyszłości.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

INICJATYWY WSK „PZL MIELEC"

W Ośrodku Badawczo-Rozwojowym WSK-„PZL Mielec", jednej z największych wytwórni lotniczych w Polsce, podjęto rozbudowę laboratoriów prób, utworzono izbę pomiarów, laboratorium osprzętu, wykonano szereg badań złożonych stoisk dla prowadzenia prób i doświadczalnego dopracowywania konstrukcji.

Wszystko to dało w efekcie wiele interesujących rozwiązań konstrukcyjnych. Rozszerzono więc zakres zastosowań samolotów An-2. M.in. opracowano dokumentację na nowe wersje samolotu pasażerskiego — takie jak: An-2P „Lux", An-2PK, opracowano wersję „polarną" ze specjalnym systemem ogrzewania. Dla potrzeb Państwowego Przedsiębiorstwa Geofizycznego powstała wersja samolotu przystosowana do zabudowy specjalnej aparatury geofizycznej. Poza tym stworzono wersję fotogrametryczną An-2P „Foto", przystosowaną dla potrzeb kartografii dla Węgier i Polski. Wspomnijmy jeszcze o pracach nad nowym samolotem rolniczym o dużym udźwigu — następcy An-2.

Innym co do wielkości tematem prowadzonym przez Ośrodek Badawczy jest modyfikacja samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra", polegająca m.in. na przystosowaniu samolotu do nowych zadań, z czym wiąże się bogatsze wyposażenie, zwiększenia udźwigu i zasięgu. W grupie samolotów szkolno-treningowych, nad którymi prowadzi się tutaj badania, znajduje się również samolot EM-5A skonstruowany przez studentów wydziału lotniczego Politechniki Warszawskiej. „Duduś Kudłacz" — bo tak brzmi jego nazwa — jest samolotem dwuosobowym, jednosilnikowym. Obecnie dobiega końca budowa prototypów.

MISTRZOSTWA POLSKI NA „JANTARACH"

Tegoroczne szybowcowe mistrzostwa Polski były głównym tematem obrad Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, zebranej na nadzwyczajnym posiedzeniu 24 marca br. Ustalono ostatecznie, że mistrzostwa odbędą się po raz pierwszy w dwóch klasach — otwartej na „Jantarach" i standard na „Fokach". W klasie standard wystartują również, na „Cobrach-15" ze współczynnikiem, członkinie kadry narodowej, przygotowujące się do II Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Kobiet FAI. Z SMP do kadry narodowej na 1976 r. zakwalifikują się: 2/3 pilotów klasy otwartej oraz pierwszych pięciu zawodników klasy standard.

Zaakceptowano plan startów polskich szybowników w zawodach zagranicznych. Reprezentanci Polski w br. startować będą kolejno w: RFN, Finlandii, NRD, na Węgrzech i w Wielkiej Brytanii. Rozważa się też możliwość skorzystania z zaproszenia Aeroklubu Włoch do startu w mistrzostwach tego kraju.

Komisja Szybowcowa opowiedziała się jednogłośnie, by trenerem kadry narodowej został w dalszym ciągu **Józef Dankowski**.

Na zakończenie obrad przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL mgr inż. **Edward Makula** złożył sprawozdanie z posiedzenia Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (CIVV) w Paryżu (wspominaliśmy o niej w poprzednim numerze). W uzupełnieniu informacji podajemy, że w wyniku dwukrotnego głosowania Medal Lilienthala za 1974 r. przyznano **Augustowi Hug** ze Szwajcarii. 84-letni A. Hug jest działaczem szybowcowym od 1928 r.

Pierwsze zgłoszenie do organizacji szybowcowych mistrzostw świata w 1978 r. nadesłała do FAI Argentyna, proponując bardzo korzystne warunki uczestnictwa, takie jak podczas mistrzostw w 1963 r.

ERGONOMIA W LOTNICTWIE

W dniach 17–19 marca obradowała w Warszawie I Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna poświęcona ergonomii w lotnictwie, dyscyplinie wiedzy zajmującej się problemami najodpowiedniejszego przystosowania maszyn i całych urządzeń do warunków fizycznych człowieka.

Wśród przygotowanych na konferencję referatów w wielu podkreślano znaczenie prowadzenia badań, m.in. psychologicznych i fizjologicznych w środowisku pracy pilota, jak i prac związanych z zagadnieniami hałasu i drgań występujących w lotnictwie.

Organizatorem konferencji był Instytut Lotnictwa przy współpracy Sekcji Lotniczej Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.

KRAJOWE PRZEWOZY „LOTU" WRACAJĄ DO STANU Z 1973 ROKU

Zastosowanie na liniach krajowych w zimie br. sezonowej obniżki taryf szybko i radykalnie wpłynęło na wzrost liczby pasażerów i poprawę wskaźnika zapełnienia miejsc w samolotach LOTU w komunikacji krajowej. W styczniu br. LOT przewiózł w lotach krajowych 37,3 tys., a w lutym 45,9 tys. pasażerów, w sumie o 109% więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Podobny wynik jest spodziewany w marcu. W planie na rok bieżący przewidziany jest przewóz na krajowych liniach LOTU 700 tys. pasażerów. Na podstawie wyników z pierwszych miesięcy br. należy sądzić, że liczba ta — przy utrzymaniu sezonowych obniżek — może zwiększyć się do miliona, osiągając poziom roku 1973, ostatniego przed regulacją taryf.

WYNIKI PRZEWOZOWE „LOTU" W 1974 ROKU

Według ostatecznych danych, LOT przewiózł w roku ubiegłym 1159,8 tys. pasażerów i 17,9 tys. ton ładunków. W lotach zagranicznych — 644,2 tys. pasażerów i 10,8 tys. ton ładunków, a w krajowych — 515,6 tys. pasażerów i 7,1 tys. ton ładunków. Ogólna praca przewozowa osiągnęła 126 mln tkm i była wyższa niż w 1973 r. o 6% (w lotach zagranicznych — 110 mln, wzrost o 23,4%, w krajowych — 16,2 mln, 53,4% stanu z roku 1973). Wskaźnik wykorzystania miejsc na liniach zagranicznych osiągnął 69,9%, a na liniach krajowych zmniejszył się do 55,1%.

LOTY NAD WARSZAWĄ

Po raz pierwszy od kilku lat mieszkańcy stolicy mogli skorzystać z atrakcyjnej imprezy — oglądania panoramy Warszawy z pokładu samolotu. W wolną od pracy sobotę (22 marca) stołeczne przedsiębiorstwo turystyczne „Syrena" zorganizowało wspólnie z LOTEM kilka 15-minutowych przelotów nad miastem. Planuje się wprowadzenie samolotowych wycieczek na stałe do kalendarza niedzielnych imprez turystycznych w stolicy. Kolejne loty nad Warszawą odbędą się 6 i 13 kwietnia.

SAMOLOT EM-5A DLA AEROKLUBU PRL

Aktualne i bieżące sprawy sportu samolotowego rajdowo-nawigacyjnego były tematem obrad Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL, które odbyły się 27 marca br. M.in. Komisja, po spotkaniu w WSK-„PZL Mielec", poparła starania Aeroklubu PRL, zmierzające do przyszłościowych zakupów samolotu szkolno-treningowego EM-5A, będącego obecnie w stadium budowy prototypu. Rozpatrywano sprawy aktualnie posiadanego sprzętu i jego remontów. Komisja wyraziła zadowolenie z faktu, że w obecnej filii Aeroklubu Łódzkiego w Piotrkowie Trybunalskim powstanie w przyszłym roku m.in. ośrodek szkolenia samolotowego. Rozważano propozycje ewentualnego udziału reprezentantów Polski w tegorocznych, I Mistrzostwach Świata Samolotów Lekkich, które odbędą się w Szwecji. Zapoznano się z przygotowaniami do imprez samolotowych w pierwszym półroczu br. Postanowiono dokonać zmian niektórych regulaminów w sporcie rajdowo-nawigacyjnym oraz ustanowić oficjalną listę wykwalifikowanych sędziów samolotowych. Rozpatrzono realizację wniosków X Zjazdu APRL. Komisja powołała 20-osobową rajdowo-nawigacyjną kadrę juniorów na 1975 r., w skład której weszło 14 pilotów i 6 pilotek.

SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Przewodniczący Komisji Samolotowej APRL, inż. **Edward Popiołek**, reprezentował Aeroklub PRL na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Lotnictwa Ogólnego FAI (CIAG), które odbyło się 19 lutego br. w Paryżu. Tematem obrad były m.in. przedstawicielstwo FAI w ICAO, sprawa przestrzeni powietrznej dla sportu samolotowego i rekreacyjnego, nowe propozycje w zakresie rekordów prędkości i udźwigu, Lot Europejski FAI w 1976 r., rajdowe mistrzostwa świata w 1976 r., I Mistrzostwa Świata Samolotów Lekkich w Szwecji (Görle — 23–24.VIII.1975 r.), świadectwo sprawności pilota, kalendarz głównych imprez na 1975 r. i wybór nowych władz CIAG. Szerzej o posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Lotnictwa Ogólnego FAI napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

W SKRÓCIE

● **Tegoroczny** sezon piłkarski w Ursusie pod Warszawą (18 marca br.) rozpoczął się od pokazów skoków spadochronowych, wykonanych przez członków sekcji spadochronowej Aeroklubu Warszawskiego.

● **W dowództwie** Wojsk Lotniczych w Poznaniu odbyła się dwudniowa narada dotycząca współzawodnictwa oraz przodownictwa w służbie wojskowej. Uczestniczyli w niej wzorowi dowódcy oraz organizatorzy ruchu współzawodnictwa. Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Henryk Michałowski wręczył przedstawicielom wyróżniających się jednostek dyplomy, a oficerom i podoficerom pamiątkowe kordziki, medale „Wzorowego Dowódcy", wyróżnienia, a także nagrody.

WYDAWNICTWA

Nakładem Wydawnictwa MON, w cyklu wydawniczym „Żółty tygrys", ukazał się kolejny tomik, tym razem Bohdana Arcta pt. „Trzysta pierwszy nad celem". Autor opisuje w nim dziejej polskiego dywizjonu bombowego od chwili jego powstania, szkolenia, skierowania do walki, wykonywania zadań specjalnych, lotów nad Warszawą, a następnie wycofania go z walki i przeniesienia do Transport Command. Cena 5 zł.

Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia" wznowił książkę Marka Koreywy pt. „Ludzie z planety Ziemia" (wydanie drugie, poprawione). Ilustrował ją Marian Stachurski. Cena 47 zł.

ZGONY

Dnia 11 marca br. w Warszawie zmarł w wieku 59 lat **Eugeniusz Wiktor Bielski**, b. żołnierz AL ps. „Wiktor", b. żołnierz WP w latach 1944–46, długoletni pracownik Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Miał wysokie odznaczenia państwowe.

Dnia 20 marca br. w Warszawie zmarł w wieku 75 lat **Marian Burkacki**, uczestnik wojny obronnej Polski w 1939 r., b. pracownik PLL LOT. Odznaczony był dwukrotnie Złotym Krzyżem Zasługi.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **W Moskiewskim** Zarządzie Transportowym Lotnictwa Cywilnego przystąpiono do formowania pierwszych załóg dla naddźwiękowych samolotów pasażerskich Tu-144. Liczebność załóg ma być taka sama jak w samolotach poddźwiękowych, dopiero po całkowitym opanowaniu sztuki pilotażu obsada zostanie nieco zmiejszona, gdyż w Tu-144 funkcje nawigatora przejmują całkowicie urządzenia elektroniczne. Kandydaci są specjalistami o wysokich kwalifikacjach, którzy pilotowali dotąd samoloty Tu-114, Tu-154, Il-18 i Il-62. Mają oni za sobą nie mniej niż półtora tysiąca godzin bezawaryjnych lotów na tych typach samolotów Górna granica wieku — 45 lat. Przygotowanie załóg przewiduje odbycie przez wszystkich kandydatów najpierw zajęć teoretycznych w doświadczalnym biurze konstrukcyjnym Tu-144, następnie ćwiczenia treningowe, a potem wspólnie z pilotami doświadczalnymi nauka pilotowania nowych maszyn w powietrzu. Tu-144 łączyć będą Moskwę z miastami Syberii, Azji Środkowej i Dalekiego Wschodu.

● **W Kössen** (Austria) odbyła się w dniach 12–22 marca br. międzynarodowa impreza pod nazwą pierwszych mistrzostw świata lotni W zawodach, które zgromadziły na starcie ok. 300 pilotów lotni z całego świata (w tym 7 kobiet), wzięła również udział reprezentacja Polski w składzie: Andrzej Tajchman — kierownik ekipy, Jerzy Lutkowski (pilot — otrzymał numer startowy 42), Andrzej Mądrzyk (pilot, nr start. 136) oraz Roman Mucha. Wszyscy — z Aeroklubu Częstochowskiego. O wynikach zawodów i miejscach Polaków poinformujemy niebawem.

● **Japończycy** wykazują zainteresowanie amerykańskimi lekkimi myśliwcami YF-16 i YF-17, widząc w nich następców wysłużonego już (i budowanego w Japonii licencyjnie) samolotu F-104 „Starfighter". Planuje się zakupienie w USA 100—120 maszyn YF-16 i YF-17.

● **Od 17 do 31 marca** br. z terytorium ZSRR wystrzeliwane były rakiety nośne w rejon Oceanu Spokojnego o promieniu 40 mil morskich. W celu zapewnienia bezpieczeństwa rząd ZSRR prosił rządy innych państw korzystających ze szlaków morskich i powietrznych nad Oceanem Spokojnym, aby statki i samoloty tych państw omijały ten rejon oraz położony nad nim obszar powietrzny, codziennie w godzinach od 6 do 18 w/g czasu miejscowego.

● **Turcja** otrzymuje już pierwsze z 18 zamówionych we włoskich zakładach Aeritalia samolotów F-104S. Samoloty te są budowane we Włoszech z amerykańskiej licencji.

● **Katastrofie** uległ zachodnioniemiecki samolot transportowy „Transall", zderzając się ze szczytem górskim wysokości 1 650 m na Krecie. Samolot zbliżał się do lądowania na lotnisku bazy NATO w Saudhas Bay Zginęły 42 osoby, łącznie z załogą.

● **Cztery** angielskie samoloty patrolowe „Nimrod" wydzielone zostały z lotnictwa marynarki W. Brytanii z zadaniem powietrznej ochrony szybów naftowych na Morzu Północnym przed ewentualnymi aktami terroru i sabotażu. Dotychczas loty patrolowe wykonywały samoloty „Vulcan" i „Buccaneer".

● **Nowym** portem lotniczym w Berlinie Zachodnim jest Tegel-Południe. Został on wybudowany kosztem 450 mln zachodnioniemieckich marek. Lotnisko posiada dwa pasy startowe: jeden o wymiarach 3020 x 45 m, drugi 2420 x 60 m. Nowoczesny budynek dworca lotniczego ma przepustowość 5 mln pasażerów rocznie.

● **Już za kilka** miesięcy przewidziany jest pierwszy próbny lot nowego radzieckiego samolotu pasażerskiego Il-86. Będzie to pierwszy radziecki samolot komunikacyjny z rodziny tzw. aerobusów. Na dwóch pokładach zabierze on (w wersji standard) 350 pasażerów oraz pewną ilość ładunków w kontenerach. Przewidywana jest również budowa wersji wyłącznie towarowej. Prędkość podróżna aerobusu wyniesie ok 950 km/h.

● **W Savognin,** szwajcarskim ośrodku sportów zimowych w Alpach, odbyły się w końcu stycznia br. międzynarodowe zawody spadochronowo-narciarskie, z udziałem 50 zawodników ze Szwajcarii, Francji, Włoch i USA. Program zawodów obejmował narciarski slalom-gigant oraz skoki pojedyńcze i grupowe na celność lądowania, z wysokości 2 000 m. W klasyfikacji końcowej pierwsze miejsce zajął Szwajcar Claude Robyr (był pierwszy w slalomie i jedenasty w skokach) Drużynowo zwyciężył zespół Szwajcaria II.

● **Intensywny** trening przechodzą szwajcarscy skoczkowie przygotowujący się do mistrzostw świata 10-osobowych zespołów akrobatji zespołowej (formuły relativ), jakie odbędą się we wrześniu br. w Warendorf (RFN). Trenują również ostro skoczkowie przygotowujący się do mistrzostw Szwajcarii zespołów 4-osobowych (w czerwcu br., w Triengen). Zwycięzcy tych mistrzostw wezmą udział w mistrzostwach świata w Warendorf.

● **Sześć** olbrzymich Boeingów-747, zakupionych przez Iran od amerykańskich linii TWA, przebudowanych będzie na transportowce wojskowe

● **Republika** Wybrzeża Kości Słoniowej zamówiła w holenderskich zakładach Fokkera dwa samoloty Fokker-VFW F-28 „Fellowship", w wersji wyposażonej w dodatkowe zbiorniki paliwa. Dotychczas sprzedano 92 samoloty F-28, dla 30 nabywców w 23 krajach.

● **Dużym** zbytem cieszą się amerykańskie odrzutowe samoloty dyspozycyjne Cessna „Citation". W 1972 r. sprzedano ich 51, w 1983 r. — 81, w 1974 r. — 85. W roku bieżącym planowana jest sprzedaż 100 maszyn tego typu.

● **Losy** budowy nowego portu lotniczego Amsterdamu są jeszcze niepewne. Jako półśrodek — postanowiono rozpocząć budowę dodatkowego, piątego pasa startowego w porcie Schiphol. (z)

● **Pod naciskiem władz lotniczych USA,** towarzystwo SAS zamierza zmniejszyć w bieżącym sezonie letnim zaoferowanie na liniach łączących miasta skandynawskie z Nowym Jorkiem o 30%

● **Towarzystwo „Swissair"** rozpoczęło regularne loty — jeden raz w tygodniu — do Pekinu i Szanghaju via Bombay, na DC-8.

● **Toczą się rokowania** o otwarcie linii do Chin przez KLM.

● **Francuskie towarzystwa lotnicze** przewiozły w roku ubiegłym 12,5 mln pasażerów — o 10% więcej niż w 1973. Z sumy tej przypada na „Air France" 7,6 mln, na „Air Inter" — 4,1 mln, na UTA — 0,5 mln. Ok. 350 tys przewiozły towarzystwa regionalne.

● **W roku bieżącym** powstało we Francji 7 nowych towarzystw przewozów nieregularnych.

● **Szwedzkie towarzystwo** przewozów krajowych „Linjeflyg", obsługujące 24 miasta w Szwecji, przewiozło w ostatnim roku ponad milion pasażerów.

● **W bieżącym miesiącu** opłaty za starty i lądowanie w portach brytyjskich zostały podwyższone o 35%.

● **Mimo zmniejszonego ruchu,** zarząd 6 głównych portów lotniczych Wielkiej Brytanii osiągnął w roku ubiegłym zysk 14,5 mln funtów — o 0,3 mln większy niż w roku poprzedzającym.

● **Porty lotnicze Moskwy** obsłużyły w roku ubiegłym 9 mln pasażerów.

● **Sytuacja finansowa** transportu lotniczego Stanów Zjednoczonych ulega w roku bieżącym dalszemu pogorszeniu. W styczniu br. pięć głównych towarzystw lotniczych USA wykazało stratę w wysokości 67,2 mln dol., gdy w analogicznym okresie roku ubiegłego wyniosła ona 33,2 mln (O)

NASZE ROZMOWY

z przewodniczącym Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL mgr. inż. EDWARDEM MAKULĄ

UTRWALAJMY WYSOKĄ RANGĘ POLSKIEGO SZYBOWNICTWA

— Minął rok od powołania do życia obecnej Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, której Pan jest przewodniczącym. Czy zechciałby Pan przypomnieć czytelnikom czym się ona zajmuje?

— Komisja Szybowcowa jest komisją specjalistyczną Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Jej zadaniem jest zajmowanie się sprawami sportowymi, technicznymi, wyszkoleniowymi i sprzętowymi w szybownictwie. Sprawy sportowe zajmują nam jednak najwięcej czasu.

— Jaki jest skład osobowy Komisji?

— Komisja Szybowcowa składa się z 12 osób. Są wśród nich ludzie zasłużeni dla szybownictwa, którzy jednocześnie dobrze znają zagadnienie. Jestem bardzo zadowolony z tego składu. Pragnę jednak dodać, że w przypadkach, co do których mamy jakiekolwiek wątpliwości, zapraszamy na posiedzenia Komisji osoby jeszcze bardziej kompetentne. Między innymi sprawy wyszkoleniowe i programu szkolenia omawialiśmy przy czynnym udziale doświadczonych instruktorów.

— Jakie sprawy dominowały w dotychczasowej pracy Komisji Szybowcowej?

— Jak już wspomniałem, podczas jednorocznej działalności Komisji Szybowcowej gros dyskusji poświęciliśmy, z konieczności zresztą, zagadnieniom sportowym. Jedynie na jednym z posiedzeń i kilku posiedzeniach podkomisji technicznych rozpracowaliśmy przyszłościowy profil szkolenia szybowcowego i ewentualnego przejścia na samoloty, z równoczesnym zabezpieczeniem się w odpowiedni sprzęt. W związku z tym doprowadziliśmy do spotkania kierownictwa Aeroklubu PRL z przedstawicielami kierownictwa przemysłu lotniczego, na którym konkretnie domówiono się, co do warunków technicznych szkolnego szybowca dwumiejscowego, możliwości produkcyjnych i zapotrzebowania.

— Czy równolegle z pracami wstępnymi nad nowym szybowcem szkolnym prowadzone są prace nad metodyką szkolenia, co w sumie zmierzałoby do tego, aby szkolić młodzież sprawnie, szybko i... gruntownie?

— Zagadnienie nowego szybowca jest rzeczywiście dosyć rozległe, bo wiążą się z nim inne tematy. Przede wszystkim musi ulec zmianie program szkolenia. To jest robota, która nas jeszcze czeka. Jak dotąd, różne są opinie co do profilu szkolenia. Czy metoda jednomiejscowa za wyciągarką? Czy jednomiejscowa w połączeniu ze szkoleniem na szybowcu dwumiejscowym za wyciągarką? Czy to samo ale na szybowcu dwumiejscowym, na holu? Czy w końcu wersja, która najbardziej się krystalizuje — ażeby to był szybowiec jednak dwumiejscowy i szkolenie za holem, bo ono jest najwydajniejsze; żeby szybowiec umożliwiał, po skończeniu pilotażu podstawowego, zebranie wstępnych doświadczeń, to znaczy wylatanie pierwszych godzin nad lotniskiem i wykonanie pierwszych szkoleniowych przelotów.

— Kto pracuje nad nową konstrukcją?

— Skonstruowanie takiego szybowca nie jest sprawą prostą. Zajmuje się tym kilka zespołów i jak na razie kształt jego nie jest określony. Prace są jednak w toku.

— Aeroklub PRL ma śmiałe plany w zakresie szkolenia lotniczego młodzieży, w którym szkolenie na szybowcach odgrywa dominującą rolę. Wiążą się z tym ściśle sprawy kadry instruktorskiej...

— Jeśli chodzi o sprawy wyszkoleniowe, to rzeczywiście największy problem mamy z naszą kadrą instruktorską. Zresztą ten temat będzie omawiany na jesiennym posiedzeniu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, gdyż jest to problem, który nurtuje cały Aeroklub w każdej specjalności, a więc również samolotowej i spadochronowej. Jest to problem związany z polityką płac oraz rynków pracy dla naszych instruktorów i doświadczonych pilotów, którzy tymi instruktorami mogliby być. Dodatkową trudnością w zakresie uzupełniania kadry instruktorskiej jest to, że wciąż w Polsce nie mamy szkoły ani ośrodka, który by szkolił kadrę instruktorską. Nie ma też żadnych, określonych wyraźnie perspektyw awansu instruktora szybowcowego czy samolotowego. Jak dotąd, nie byliśmy w stanie załatwić statusu trenera w działalności szybowcowej, która oprócz działalności wyszkoleniowej jest przecież również działalnością sportową. Instruktor lotniczy powinien być więc także trenerem. Oczywiście wymaga to określonych specjalistycznych studiów w oparciu o Akademię Wychowania Fizycznego. Te sprawy są po prostu nie uregulowane.

— Sprawa ta, o niebagatelnym znaczeniu dla lotnictwa sportowego, powinna być rozwiązana jak najszybciej. Czy są jednak na to szanse?

— Sądzę, że w tym roku na jesiennym posiedzeniu ZG APRL powstaną przynajmniej jakieś zarysy rozwiązania tego zagadnienia.

— Wspomniał Pan o działalności sportowej. Z jakimi problemami spotyka się szybowcowe latanie wyczynowe?

— Jeśli chodzi o nasze aktualne problemy w lataniu szybowcowym, to — pomijając brak kadry instruktorskiej i małej ilości sprzętu — borykamy się jeszcze z trudnościami innego typu. Nie dysponujemy właściwymi mapami do wykonywania przelotów. Mapy, które oddano nam do dyspozycji, to są raczej mapy krajoznawcze, mało dokładne, tak że znalezienie jakiegoś punktu zwrotnego czy dokładne określenie swojej pozycji na trasie jest bardzo utrudnione.

Następnym problemem, który utrudnia nam rozwój latania, jest metoda kontroli wyczynów. Jako jedni z nielicznych na świecie posługujemy się wciąż przestarzałą i drogą metodą obserwacji szybowca z ziemi. Jest to drogie, bowiem obserwatora trzeba tam zawieźć, najczęściej samolotem. Obserwator taki przez cały dzień jest zajęty, a szybowiec meldujący się nad punktem zwrotnym musi schodzić do wysokości co najmniej 1 000 metrów. Wyłącza to pilota szybowcowego z rytmu i powoduje, że wyczyn jest nieco gorszy.

No i wreszcie permanentne zawieszania w lotach, które w sposób zupełnie nieoczekiwany uruchamiają wszystkie nasze ośrodki i aerokluby.

— W czym objawiają się efekty tych utrudnień?

— Trudności te — moim zdaniem — spowodowały, że o ile kiedyś przodowaliśmy w tabeli ilości posiadanych odznak diamentowych, to już tę pozycję, niestety, straciliśmy. Jeżeli figurowaliśmy bardzo wysoko w tabeli rekordów międzynarodowych, to już powoli zaczynamy tę pozycję tracić. Wspomnę chociażby rekord Adeli Dankowskiej — na trójkącie 100 km na szybowcu dwumiejscowym SZD-40 „Halny" — który tylko z tego powodu nie został uznany, gdyż był kontrolowany metodą fotograficzną, mimo że może być ona stosowana zgodnie z kodeksem sportowym Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Ponieważ jednak my mamy zakaz fotografowania punktów zwrotnych, tylko z tego powodu nie mogliśmy uznać tego rekordowego wyczynu.

— Szybownictwu potrzebna jest więc określona pomoc, która pozwoliłaby utrwalać jego dotychczasowy dorobek i wysoką rangę na świecie.

— Niewątpliwie tak. Jeżeli nie zmienimy nic w sprawach, o których mówiłem, od razu zostaniemy zbyt daleko w tyle. Tym bardziej, że wprowadzono nowe kategorie rekordów — przeloty prędkościowe po trasach trójkątów 750 km i 1 000 km oraz odległość ponad 750 km po trasie trójkątnej. Rekordów, które są możliwe do ustanowienia nawet w Polsce, na szybowcu dwumiejscowym „Halny", zarówno w kategorii męskiej jak i żeńskiej. Natomiast poprawienie takich rekordów, z których pierwsze są już ustanowione, będzie wymagało o wiele większych nakładów finansowych, o ile wreszcie się do tego zabierzemy.

— Zgodzi się Pan zapewne z nami, że w szybownictwie minęły czasy, kiedy latając na terenie naszego kraju, głównie na „Jaskółkach" i „Bocianach", nasza znakomita pilotka Pelagia Majewska mogła ustanowić 17 rekordów świata. Dzisiaj podejmowanie prób bicia wyśrubowanych rekordów świata wymaga o wiele większych przygotowań organizacyjnych, innego sprzętu i niejednokrotnie specjalnych terenów. Jak Pan widzi te sprawy?

— Organizacja rekordów i zaznaczenie w tabeli rekordów świata naszej pozycji w szybownictwie światowym oczywiście bardzo mi leży na sercu. Rzeczywiście od szeregu lat nie organizuje się u nas, niestety, żadnych przedsięwzięć, które by miały na celu uzyskanie jakiegoś wartościowego rekordu świata. Jeżeli pomimo to uda się u nas nawet ustanowić rekord świata, ma on z reguły niską wartość i lada dzień może być pobity. Moim zdaniem, w tej mierze trzeba pójść po prostu na całego. Stać nas bowiem na więcej.

— Jak Pan wyobraża sobie organizację takich prób?

— Trzeba wybrać teren, pilotów, sprzęt. No i po prostu sfinansować wyprawę po rekordy. Chociażby po to, żeby zachować dotychczasowy stan posiadania rekordów. W ten sposób rozwiązują tę sprawę inne państwa, liczące się w szybownictwie.

— Jest to więc wdzięczny temat dla Komisji Szybowcowej?

— Wydaje mi się, że w pracy naszej komisji rzeczywiście powinniśmy to wziąć pod uwagę i chociażby przez obecność naszą w tabeli rekordów zaakcentować, że wciąż liczymy się w szybownictwie światowym.

— W czerwcu 1976 r. w Finlandii odbędą się XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata, w których nasi reprezentanci bronić będą wysokiej pozycji polskiego szybownictwa na świecie. Czasu jest więc już nie tak wiele i zapewne ten temat przewija się często w pracy Komisji Szybowcowej. Jak przebiegają przygotowania Polaków do tej imprezy?

— Mistrzostwa świata, które odbędą się w 1976 r. w Räyskälä, będą jeszcze jedną okazją, ażeby podkreślić, nasze wyszkolenie i naszą pozycję w szybownictwie. Wprawdzie nie będziemy dysponować szybowcami najwyższej klasy, będą to szybowce raczej zbliżone do czołowych konstrukcji. Sądzę jednak, że poprzez trening i program przygotowań, który będzie realizowany bardziej konsekwentnie niż to miało miejsce ostatnio, będzie można pokusić się o sukces. Program przygotowań do SMŚ przewiduje m. in. dwukrotny start w Finlandii. Jeden taki start odbył się w zeszłym roku, drugi odbędzie się w roku bieżącym. Sądzę, że pozwoli to nam dobrze poznać warunki w jakich rozgrywane będą mistrzostwa świata. Zakładamy też dokładne wlatanie się w egzemplarze szybowców zawodniczych i wlatanie się w pary, startujące w poszczególnych klasach.

— W Finlandii nasi reprezentanci startować będą na „Jantarach?"

— W klasie otwartej będzie to „Jantar" o rozpiętości 20,5 metra. Takie dwa egzemplarze są już projektowane w Zakładach Szybowcowych w Bielsku, w ramach ich programu postępu technicznego. Będzie to zupełnie nowy szybowiec, o osiągach zbliżonych do „Nimbusa-II", a więc szybowca, który jak dotąd wygrał największą ilość mistrzostw i zawodów najwyższej rangi.

— Mówiliśmy o szybowcach klasy otwartej. Na czym jednak w Finlandii startować będą nasi reprezentanci w klasie standard?

— W klasie standard będzie to dotychczasowy „Jantar-Standard" z pewnymi modyfikacjami, zmierzającymi do zmniejszenia masy. „Jantar-Standard" był w zasadzie projektowany raczej na silne warunki, występujące w Australii. W Finlandii natomiast można się spodziewać

DOKOŃCZENIE NA STR. 4

GŁOSY I ODGŁOSY ODGŁOSY ODGŁO

DZISIAJ I JUTRO LOTNICZYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

Pod tytułem „Perspektywy europejskiego przemysłu lotniczego" przynosi interesujący materiał lutowy numer „Flug-Revue" (RFN). Autor tego artykułu przeprowadza analizę rynku zachodnioeuropejskiego pod kątem sprzętu lotniczego i stwierdza, że w niedługiej przyszłości pojawią się potrzeby budowy wielkich samolotów transportowych o udźwigu rzędu 1000 ton (słownie — tysiąc ton). W analizie tej przyjmuje następujące założenia: produkcja samolotów pasażerskich opanowana została przez przemysł Stanów Zjednoczonych AP; z produkcji europejskiej szanse ma jedynie naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde", możliwość konkurowania z Amerykanami w produkcji samolotów pasażerskich jest znikoma. Dlatego trzeba rozpocząć prace nad stworzeniem wielkich samolotów transportowych, gdyż tego rodzaju sprzęt latający ma przed sobą szerokie perspektywy.

Transport lotniczy praktycznie wyeliminował statki pasażerskie. Obecnie blisko sto procent pasażerów w podróżach transoceanicznych wybiera samolot. Obecnie eksploatowane samoloty transportowe budowane były przede wszystkim jako samoloty pasażerskie, a dopiero potem przystosowywane do przewozu ładunków jak na przykład Boeing-747F. Taka kolejność prac konstrukcyjnych pociągała za sobą spore, często zupełnie zbyteczne koszty — na przykład kabina ciśnieniowa. Zaledwie ok. dwóch procent ładunków przewożonych drogą lotniczą wymaga kabin ciśnieniowych. Pozostałe mogą być przewożone samolotami bez takich kabin. Zmniejsza to oczywiście koszty budowy projektowanych samolotów transportowych. Sprawa budowy tak wielkich samolotów transportowych jednak jest dość odległa, bo nawet w przypadku przystąpienia już do realizacji programu wymagać będzie minimum ok. 10 lat.

Warto jednak przypomnieć, że podobnie odległy wydawał się przed kilkunastu laty projekt budowy naddźwiękowego samolotu pasażerskiego. Dzisiaj jest on już rzeczywistością, i to taką, która w ciągu najbliższego roku znajdzie odbicie w rozkładach niektórych linii lotniczych.

Realizacja tego niezwykle śmiałego projektu wymagałaby ogromnych środków finansowych. Jak projektodawca obliczył, rozpoczęcie programu budowy tysiąctonowego samolotu transportowego wymagałoby gwarancji trzech państw rocznie w wysokości 500 mln marek zachodnioniemieckich każde oraz czterech dalszych, z łącznym udziałem w wysokości dalszych 500 mln marek. Program realizacji budowy przewidywany jest na ok. 10 lat. Cały koszt projektu wyniósłby 10 mld marek. Jest to suma ogromna i wydaje się, że po smutnych doświadczeniach ze stałym wzrostem preliminarzy budowy „Concorde" dzisiaj nie znajdą się rządy skłonne finansować taki projekt. Być może jednak, że za kilka lat projekt ten znajdzie się w centrum uwagi przemysłu lotniczego.

Potrzeby przewozów towarowych wielkimi samolotami są bowiem już dzisiaj bardzo duże. Pisze na ten temat angielski tygodnik **„Flight International"** w artykule pt. „Air cargo's big lift". O ile przed trzema laty „Lufthansa", jedyne wówczas przedsiębiorstwo eksploatujące samolot Boeing-747F, borykała się z trudnościami, aby uzyskać odpowiedni współczynnik załadowania, to dzisiaj problem taki już prawie nie istnieje. Spedytorzy nauczyli się wykorzystywać te wielkie samoloty do przewozu ładunków w kontenerach bądź na paletach. Powszechne wprowadzenie kontenerów i palet znacznie przyspieszyło za- i rozładunek samolotów, a tym samym ich możliwości przewozowe. W lotniczym transporcie ładunków nadchodzi nowa era stosowania samolotów wielkiej pojemności i kontenerów.

Nie rozwiązanym w pełni problemem pozostaje jednak przyspieszenie biegu przesyłki lotniczej „na ziemi". Dworce lotnicze są jeszcze źle zorganizowane, a próby wprowadzenia automatyzacji zakończyły się jedynie połowicznymi sukcesami. Dworce nie mogą być w przyszłości wąskimi gardłami transportu, gdzie traci się wiele z zysku wygranego w czasie lotu. Nowego spojrzenia wymaga również polityka taryf towarowych.

(ż)

UTRWALAJMY WYSOKĄ RANGĘ POLSKIEGO SZYBOWNICTWA

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

przez szereg dni bardzo słabych wznoszeń, a wtedy masa szybowca może mieć decydujące znaczenie.

— Jakie będzie wyposażenie naszych szybowców, które odgrywa coraz większą rolę?

— Wyposażeniu szybowców poświęcamy dużo uwagi. Każdy z czterech naszych szybowców wyposażony będzie w dwa komplety (do wyboru) różniących się między sobą nowoczesnych kalkulatorów, pomagających pilotowi w rozegraniu taktycznym przelotu.

— W roku bieżącym, tak jak w 1973 r., Polska jest ponownie organizatorem drugich z kolei Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Kobiet FAI, które mimo wielu starań, nie mogą jednak doczekać się rangi mistrzostw świata. Dlaczego?

— Od prawie dwóch lat Aeroklub PRL, poprzez swoich delegatów w Komisji Szybowcowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), ubiegał się o przyznanie Polsce, po raz pierwszy, międzynarodowych zawodów szybowcowych kobiet o randze mistrzostw świata.

W wyniku różnych zabiegów „dyplomatycznych", przede wszystkim ze strony przewodniczącego P. Gehrigera, który nie widzi możliwości wprowadzenia w obecnym, kryzysowym okresie dodatkowych mistrzostw świata — niestety, na ten rok nie uzyskaliśmy akceptacji na zatwierdzenie tych zawodów w randze mistrzostw świata. Sprawa jest oczywiście jeszcze otwarta i sądzę, że najbliższe posiedzenia wspomnianej Komisji będą mogły dać odpowiedź na pytanie, czy mamy w końcu szansę dostać pozytywną odpowiedź w tej sprawie. Pocieszające jest to, i to będzie naszym argumentem, że po pierwszych, zorganizowanych w 1973 r. w Polsce Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Kobiet, drugie tego rodzaju zawody, organizowane w czerwcu br. również w Lesznie, rozgrywane będą w bardzo silnej obsadzie. Jak dotąd zgłosiło się bowiem już 14 aeroklubów narodowych, w łącznej liczbie 24 zawodniczek, co właśnie rozwiewa wszelkie wątpliwości na forum Komisji Szybowcowej FAI o zainteresowaniu tego rodzaju imprezą. Jeżeli my przeprowadzimy tegoroczne zawody w sposób dotychczasowy — a w to nie wątpię — który zawsze zdobywał nam uznanie za granicą i jeśli jeszcze pójdziemy z duchem czasu, to znaczy będziemy opierać się o szybowce dostępne, łatwe w pilotażu i niedrogie, to sądzę, że ta impreza ma jednak mimo wszystko szanse na przerodzenie się w mistrzostwa świata kobiet.

— W ostatnim okresie CWL—Leszno i niektóre aerokluby regionalne otrzymały kilkanaście „Jantarów-1"...

— Rzeczywiście, w tym roku, dzięki przychylności Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, a przede wszystkim przemysłu lotniczego, udało nam się załatwić partię wysokowyczynowych „Jantarów-1". W ten sposób kadra narodowa zamiast przeprowadzić obozy treningowe na szybowcach typu „Cobra" czy „Foka", o **zupełnie** różnych, mniejszych osiągach i przestarzałej konstrukcji, będzie mogła wlatać się w sprzęt, na którym najlepsi wystartują w mistrzostwach świata.

— Po raz pierwszy więc można będzie mówić, że w treningu reprezentacji nie zabrakło najbardziej istotnych elementów przygotowania?

— Dotychczas sytuacja wyglądała tak, że wśród 20-osobowej kadry na kilka miesięcy przed mistrzostwami udawało się dla dwóch pilotów zdobyć dwa szybowce zawodnicze i tylko dwóch pilotów kadry trenowało co nieco przed zawodami.

W tej chwili możemy sobie powiedzieć, że na mistrzostwa świata, te w Finlandii w 1976 r. oraz następne, w 1978 lub 1979 r., członkowie kadry pretendujący do reprezentacji będą o wiele bardziej starannie przygotowani. Chociażby z tego względu, że już będą mieć za sobą 5-letni okres latania na szybowcach, na których w końcu się startuje. A to jest bardzo ważne.

— Tegoroczne mistrzostwa Polski po raz pierwszy mają być rozegrane w dwóch klasach — otwartej i standard. Według jakich kryteriów nastąpi podział pilotów na dwie klasy?

— Wspaniały podarunek w postaci serii nowych „Jantarów" — Komisji Szybowcowej sprawił trochę... kłopotów. Musieliśmy bowiem rozważyć, w jaki sposób jak najwydatniej wykorzystać te szybowce. I dlatego na ostatnim posiedzeniu Komisji gros czasu poświęciliśmy zagadnieniu: czy kadra, która startuje w mistrzostwach Polski, powinna startować na „Jantarach-1" czy też ponownie na szybowcach typu „Foka"? W międzyczasie, rzecz jasna, przez prawie trzy tygodnie 15 „Jantarów" stałoby w hangarach lub też byłoby dostępnych dla bardzo wąskiej garstki zawodników. Kryteria kwalifikujące do latania wyczynowego na tym szybowcu są bowiem bardzo wysokie, gdyż jest to sprzęt bardzo drogi. Szkoda nam było, ażeby te szybowce stały nie wykorzystane. Bo po to je uzyskaliśmy, żeby można było na nich latać jak najwięcej. I dlatego postanowiliśmy — zgodnie z postępem, który obecnie obserwuje się — rozgrywać mistrzostwa Polski w dwóch klasach — otwartej i standard. Kłopot oczywiście polega na tym, że nie wszyscy zakwalifikowani do mistrzostw Polski, a więc 42 zawodników, ma możliwości odpowiedniego przygotowania się do startu na szybowcu typu „Jantar".

Według mojej oceny, wymaga to około miesięcznego latania, po to, ażeby już w warunkach zawodniczych, gdzie jednak ryzyko uszkodzenia szybowca jest o wiele większe, w sposób bezpieczny móc ten start zakończyć. Największym problemem było kwalifikowanie zawodników do startu w mistrzostwach Polski w klasie otwartej. Nie umniejszając prawa każdego pilota do wyboru szybowca, w tym przejściowym roku musieliśmy jednak dokonać wyboru. Braliśmy pod uwagę doświadczenie, jakie mają członkowie kadry narodowej na „Jantarach". Większość członków Komisji skłoniła się do tego, i ja też byłem tego zdania że dla zachowania drogocennego sprzętu, i ze względów wyszkoleniowych, w SMP na „Jantarach-1" powinni startować przede wszystkim członkowie kadry, potencjalni reprezentanci na Finlandię.

— Czy mimo tych racji, dokonany podział zadowolił wszystkich pilotów, zakwalifikowanych do SMP?

— Jest to na pewno rozwiązanie połowiczne, które nie zadowoli nie tylko wszystkich pilotów zakwalifikowanych do wzięcia udziału w SMP, ale nawet wszystkich członków kadry. „Jantarów-1" jest bowiem mniej niż liczy sobie kadra. Zdajemy sobie sprawę z tego, że każdy chciałby latać na takim doskonałym szybowcu. Ale musimy pogodzić interes naszego szybownictwa w ogóle z możliwościami wykorzystania tego sprzętu, ze sprawami każdego zawodnika, który się zakwalifikował do mistrzostw Polski.

— Czy tak jak w latach poprzednich możemy dziś mówić o polskiej szkole latania szybowcowego, która przyniosła nam tyle sukcesów?

— Może obecnie trudno mówić o „szkole", ale staramy się trzymać rękę na pulsie najnowszych rozwiązań w zakresie taktyki przelotowej. Pracuje się nad tym zagadnieniem również w naszym kraju. Interesującymi osiągnięciami może się pochwalić zwłaszcza mgr inż. Wojciech Mozdyniewicz z Politechniki Warszawskiej. Natomiast CWL-Leszno nosi się z zamiarem publikowania, jak przed kilku laty, opracowań z tego zakresu, bardzo potrzebnych wyczynowemu szybownictwu.

— W latach 1972 i 1974 w USA ustanowił Pan pięć nowych rekordów świata. Czy również w bieżącym roku wybiera się Pan do USA po kolejne rekordy?

— W tym roku nie planuję takiej wyprawy, chociażby z tego powodu, że każde takie przedsięwzięcie kosztuje mnie wiele wysiłku. Sam muszę załatwiać sobie urlop, zorganizować w USA szybowiec i inny niezbędny sprzęt, z własnej kieszeni pokryć wszystkie wydatki finansowe.

— Są to więc Pana prywatne wyjazdy, z których jednak przywoził Pan rekordy świata dla barw narodowych.

— Tak. Wykorzystywałem na nie nawet urlopy bezpłatne, gdyż mój urlop wypoczynkowy już mi nie wystarcza na taką wyprawę. Zużywam go zresztą na starty w mistrzostwach Polski.

— Czy Aeroklub PRL pomagał Panu w jakikolwiek sposób w dwóch poprzednich wyprawach po rekordy? A może ktoś inny, na przykład Polskie Linie Lotnicze LOT, których jest Pan pracownikiem?

— To była moja inicjatywa. Jednak Aeroklub PRL pomagał mi w załatwianiu formalności paszportowych. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę fakt, że były to wyjazdy nie planowane, nie zaprogramowane ani nie ujęte w budżecie Aeroklubu. Pełnię zrozumienia dla moich wypraw po rekordy świata znalazłem w dyrekcji PLL LOT, zwłaszcza u naczelnego dyrektora mgra inż. Włodzimierza Wilanowskiego. Dzięki jego przychylności mogłem m. in. otrzymać urlopy wypoczynkowe i bezpłatne w środku sezonów, tak bardzo pracowitych dla naszej komunikacji lotniczej.

— A co jeszcze — poza działalnością w Komisji Szybowcowej, startami w zawodach, wyprawami szybowcowymi po rekordy — zajmuje Pana czas?

— Gros mojego czasu zajmuje mi moja praca zawodowa. Pracuję jako pilot komunikacyjny w PLL LOT. W tej chwili jestem kapitanem na samolotach Tu-134. Poza tym zajmuję się działalnością społeczną na terenie naszego przedsiębiorstwa. Mianowicie, zostało powołane Stowarzyszenie Polskich Pilotów Komunikacyjnych (PALPA), które jest afiliowane przy Międzynarodowym Stowarzyszeniu Pilotów Komunikacyjnych (IFALPA). Jestem wiceprzewodniczącym SPPK i zajmuję się szkoleniem oraz zagadnieniami związanymi z osiągami samolotów. Poza tym jestem długoletnim członkiem Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej i przyjmuję od pilotów egzaminy, przede wszystkim na samolotach komunikacyjnych.

— Czy jest Pan również instruktorem w PLL LOT?

— Aktualnie nie. Byłem jednak instruktorem przez 5 lat na samolocie An-24. Obecnie moje uprawnienia polegają na tym, że jako stały członek PLKE przyjmuję egzaminy przede wszystkim na tym typie samolotu, na którym byłem instruktorem, a to jest właśnie An-24. Przyjmuję również egzaminy z zakresu mojej specjalności, tj. z lotów bez widoczności ziemi (IFR) na tych wszystkich typach samolotów, na których latałem.

— Jak znajduje Pan na to wszystko czas, jak potrafi Pan pogodzić tyle rozliczných zajęć i obowiązków?

— Robię to po prostu w miarę wolnego czasu, chociaż rzeczywiście mam go bardzo niewiele. Zimą potrafię to jeszcze pogodzić bez jakiegoś większego wysiłku, natomiast w sezonie letnim mam więcej kłopotów ze znalezieniem wolnego czasu, chociażby dlatego, że rozkład letni w PLL LOT jest bardzo napięty, a więc mamy dużo lotów. No a poza tym latam jeszcze na szybowcach.

— Pomimo iż od wielu już lat mieszka Pan w Warszawie, jest Pan ciągle członkiem Aeroklubu Śląskiego. Czemu nie Warszawskiego?

— Tak się jakoś złożyło. Jeśli chodzi o trening szybowcowy, to z uwagi na sprzęt i możliwość jego uzyskania do lotu wyczynowego preferuję Leszno. Jako pracownik PLL LOT mogę łatwo i szybko dostać się w ten rejon. I dlatego trenuję w Lesznie. Wprawdzie w Warszawie również wykonałem parę lotów, ale tu jest bardzo wielu chętnych do latania, a ja nie mam sumienia zajmować komuś szybowiec. To samo jest zresztą z Katowicami. Tam jest jeszcze mniej sprzętu niż w Warszawie, a możliwości latania wyczynowego, jeśli chodzi o teren, są o wiele mniejsze.

— Czy mógłby Pan podać liczbę godzin spędzonych za sterami samolotów komunikacyjnych i szybowców, przeleciane kilometry...

— Na samolotach wylatałem ponad 7 tys. godzin i przeleciałem 2,5 miliona km. Na szybowcach przekroczyłem 3 200 godzin, a do stu tysięcy kilometrów brak mi jeszcze czterech tysięcy kilometrów, które mam nadzieję w tym roku przelecieć.

— Aktualnie jest Pan posiadaczem trzech rekordów świata, a w ogóle ustanowił ich Pan bodajże siedem?

— Tak, w latach 1972 i 1974 pobiłem w USA pięć rekordów świata. Dwa poprzednie — na trójkącie 200 km i 100 km — pochodzą z lat wcześniejszych.

— A ile Pan ustanowił rekordów Polski?

— Niestety, nawet nie wiem. Było ich sporo. Już ich nie liczę. W każdym razie mam na swoim koncie kilkanaście rekordów kraju, zwłaszcza prędkościowych. Większość z nich ustanowiona została podczas przygotowań do mistrzostw świata w Kolonii i Junin. Latałem wtedy na szybowcu „Zefir-2", który był wówczas najszybszy i po prostu miałem okazję bić rekordy.

— Startował Pan wielokrotnie w mistrzostwach świata, które przyniosły Panu m. in. tytuł mistrzowski i wicemistrzowski. Nie brał Pan jednak udziału w dwóch ostatnich mistrzostwach świata w Jugosławii i Australii. Czy ma Pan zamiar startować w tegorocznych mistrzostwach Polski i ubiegać się o prawo startu w mistrzostwach świata w 1976 r. w Finlandii?

— Nie wyobrażam sobie zawodnika, który by tego nie chciał.

— Dziękujemy za rozmowę.

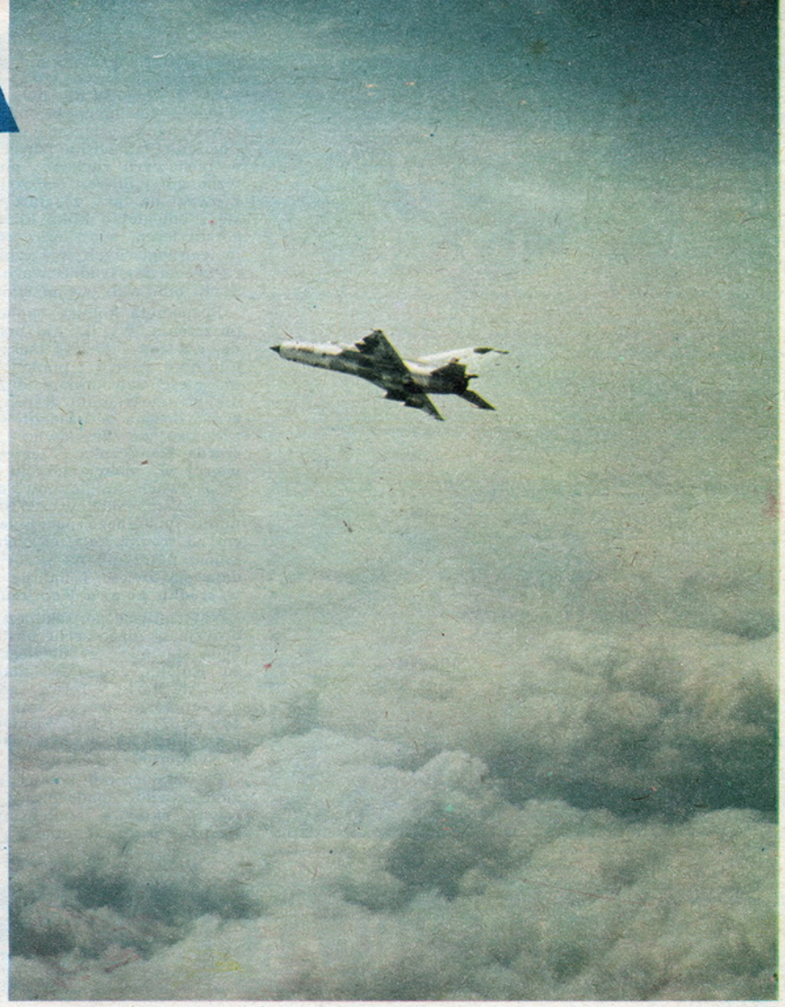
Rozmawiał:
HENRYK KUCHARSKI

Różne pokolenia na starcie szybowcowym Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp.

„Foka-4"

Zdjęcia: Jerzy Głowacki i Bernard Koszewski

STYL MYŚLIWCA



Domu już nie było. Janusz siedział wraz z matką na zgliszczach. Wybierali co lepsze kawałki drewna. — Przyda się chociaż na opał — mówiła do kilkuletniego syna. Ulicą Leona Sapiehy, na której jeszcze przed godziną był ich dom, ciągnęła kolumna hitlerowskich transporterów i samochodów ciężarowych. Janusz chyba po raz setny spytał matkę o ojca, a ta jak zwykle poprawiając chustę na głowie odpowiedziała, że już od Smoleńska idzie, jest w Armii Radzieckiej i pisał, że jako dowódca działa dojdzie aż do Berlina.

Tego kwietniowego dnia 1944 roku nad Lwowem zwełniło się niebo, a ku niemu unosił się jeszcze swąd spalonych domów. Nagle cała kolumna hitlerowska stanęła z piskiem. Z chmur wyskoczył radziecki myśliwiec, poszedł lotem koszącym, prześliznął się nad kolumną i świecą wszedł w chmury...

*

Nad lotniskiem przeleciał myśliwiec naddźwiękowy. Wygwieżdżone niebo. Stający przy stanowisku kierownika lotów major odprowadził samolot wzrokiem i szybko przerzucił spojrzenie na następny, kołujący na pas startowy. Mig chwilę jeszcze wypychał z dyszy rozgrzane powietrze, a reflektory obejmowały go soczystym światłem. Myśliwiec zadrżał lekko i... poleciał. Major uśmiechnął się. On — major, pilot pierwszej klasy, instruktor, cieszy się teraz z każdego udanego startu, wykonania zadania i idealnego lądowania.

Starzy piloci mówią, że po umiejętnościach pilota — ucznia można poznać kto go szkolił. Bo tak jak indywidualną jest w prowadzeniu każda maszyna, pochodząca nawet z seryjnej produkcji, tak i każdy duet uczeń-instruktor tworzy własny styl. Tych ze stylem Dorożyńskiego jest już w pułku lotnictwa myśliwskiego WOPK wielu.

Majora pilota Janusza Dorożyńskiego poznałem wcześniej. Wydał się pilotem z tą wielką sztuką — fantazją latania, balansującą, w zależności od charakteru zadania, na krawędzi ryzyka, a zawsze wykonaną bezpiecznie. Trzeba bowiem — jak podpowiada stojący przy „krasuli" (startowe stanowisko dowodzenia) major — zaprzęgać w maszynę całą swą lotniczą mądrość...

— Idealnie! — odbiegł od naszej konwersacji. Owo „idealnie" adresowane było do któregoś z wychowanków majora, sadzającego właśnie MiGa na pasie. Później, gdy będą zbierać się przy autobusie, być może klepnie go w ramię i powtórzy mu swą opinię: — Stary, idealnie! Chociaż prawdą jest, że w życiu lotniskowym rzadko słyszy się komplementy.

— We Lwowie radziecki lotnik tak mi zaimponował, że powiedziałem matce, iż po wojnie zostanę lotnikiem. Matka skwitowała to uśmiechem. W czterdziestym piątym nadeszła od ojca wiadomość, że nacierają na Berlin. Przyjechaliśmy z matką na Ziemie Odzyskane. E, nie ma co wspominać!

Klucz myśliwców kołuje na pole wzlotów. Stoimy obok „krasuli", a major Dorożyński, patrząc na czerwone światła usiane gęsto wzdłuż pasa, mówi, że wilgotność powietrza rośnie. Konsternacja. Od godziny sterczę na lotnisku, nad nami niebo rozgwieżdżone i chociaż to przedwiośnie — ciepło. A skąd wilgotność?

— To jest tak — wyjaśnił — gdy czerwone klosze otacza amarantowa mgiełka o znacznym promieniu, dowód, że powietrze nasyca się parą wodną.

I to jest jedna z ich lotniczych mądrości, których uczą się latami na tej betonowej przestrzeni, z dala od wielkomiejskiego gwaru. Albo inna sprawa, znamienna tylko dla tych co jak to się mówi zęby zjedli przy mikrofonach, seledynowych ekranach i skrzeczących odbiornikach. Gdy między niebem a ziemią zawiśnie zły omen, gdy odrzutowcowi coś grozi, ci na ziemi zachowują kamienne twarze i tylko ich źrenice przerzucają się od czasu do czasu na któraś z tych zimnych twarzy. Spokój jest ich sprzymierzeńcem. Pilot nie czuje się w powietrzu osamotniony. Dialog z ziemią upewnia go w prawidłowym działaniu.

Miał rację pilot Dorożyński. Wilgotność rośnie. Właśnie dyżurny meteorolog przyniósł kierownikowi lotów komunikat-prognozę. Przez nie domknięte okienko „krasuli" słychać dobitnie wyrażone przez kierownika lotów zadowolenie z nocnej aury.

— Dzisiaj jest jeszcze kryształ! — zawyrokował major i mimo woli pociągnął po niebie lunetą lotniczą. Kiedyś miałem taki lot, podczas którego odczułem przez chwilę samotność. Pilotowałem jeszcze wówczas Limy. Były ćwiczenia. Wtedy po raz pierwszy stoczyłem walkę sam ze sobą.

Nad basenem Morza Bałtyckiego przechwytywaliśmy podczas ćwiczeń ciężkie bombowce strategiczne, radzieckie. Bombowce stosowały aktywne przeciwdziałania radio-elektroniczne. Deprymował mnie sam fakt przechwytywania daleko od linii brzegowej. Noc była ciężka. Wszedłem w chmury burzowe. Martwiłem się, jak wrócę do domu. W tak ciężkich warunkach sam lot był majstersztykiem, a co mówić o przechwyceniu?!

Pilot, mówiąc o powrocie do domu, ma na myśli rodzinny garnizon, lotnisko i przyległe do niego tereny wraz z licznymi obiektami charakterystycznymi. W promieniu kilkudziesięciu kilometrów od lotniska zna na pamięć każdą rzeczkę, pagórek, lasek, zabudowania. Z tego lotu ciężko było powrócić pilotowi Dorożyńskiemu. Tak się zagalopował, za bombowcami. Odtwórzmy więc przebieg lotu sprzed kilku lat.

Bombowce leciały nisko nad Bałtykiem. Janusz Dorożyński wyprowadził maszynę nad chmury. Wysokościomierz wskazuje dziewięć tysięcy metrów. Pod zwałami chmur groźny ciemny Bałtyk. Nad chmurami grupa myśliwców. Prowadzi je Dorożyński. Chmury sprawiają wrażenie wyboistego traktu. Tylko gwiazdy oświetlają drogę. Pokładowy ekran radiolokatora — biały. Urządzenia bombowców mocno zakłócają pracę przyrządów pokładowych myśliwców. Nagle na tle drogi mlecznej dostrzegł cienie ociężałych bombowców. Nawigator klął, że ekran ma pusty.

Nad chmurami przestrzeń była kryształowa. Przekazałem ziemi, że cele widzę. Nawigator się ucieszył. Byłem od bombowców około sześciu kilometrów. Wiadomość przekazałem prowadzonym pilotom. Pozostawaliśmy na wspólnym kanale dowodzenia. Wiedziałem, że bombowce nie wejdą w chmury burzowe.

Zaatakowaliśmy potokiem. Za moim myśliwcem poleciały następne. Cele potwierdziły naszą obecność sygnałami świetlnymi i zawróciły z kursu. Postąpiliśmy podobnie. No, teraz „gaz do dechy i wio do domu"! Do lotniska miałem kilkaset kilometrów. Nawigator podał, że mnie widzi. Leciałem cały czas nad chmurami. Dialog pilota z nawigatorem był następujący:

— Mam! — rzucił w mikrofon nawigator, ucieszony, że zobaczył myśliwca, Raz jeszcze wywołał pilota indeksem.

— Dla ciebie skręt na kurs lądowania ze zniżeniem na określoną wysokość.

— Schodzę na sześć tysięcy.

Leciał w chmurach. Czas też uciekał niemiłosiernie.

— Wypuszczaj klapy i podwozie, lotnisko przed tobą — polecił nawigator.

Dorożyński cały czas się zniża. Mija minuta, druga... piąta. Lotniska nie ma. Zniża się na tysiąc metrów. Wzywa nawigatora. Łączność zanika. Dziewięćset metrów. Łączność przerwana. Lim wychodzi z chmur.

— Spostrzegłem domostwa. Nie układały mi się w znajomy obraz. Leciałem jeszcze minutę, dwie. O, bracie, do domku to ty jeszcze masz sporo drogi — pomyślałem. Schowałem podwozie. Popatrzyłem na paliwomierz. No, za dużo to nie miałem tego paliwa. Pomyślałem nawet o nabraniu wysokości i o czymś, co w krytycznych momentach jest koniecznością, obowiązkiem. Katapultowanie. Raz jeszcze zerknąłem na wskazania paliwomierza. Dociągnę do lotniska. Wezwałem nawigatora — cisza! Wiedziałem, że kierunek mam dobry. Żal mi się zrobiło tej maszyny, toteż decyzję o katapultowaniu odsunąłem czym prędzej myśląc, że jeśli już naprawdę będę musiał, to...

Usłyszałem nagle cichy głos. Bardzo cichy. To kierownik lotów mnie szuka. Wzywa cicho, spokojnie. Odpowiadam mu, on mnie nie słyszy. Wiem co przeżywał, lecz jak zwykle jego tonacja głosu była bezbarwna.

I ten dialog był osobliwy:

— Perła 1-673 słyszysz mnie? — wzywał pilota kierownik lotów. I po kilkunastu sekundach ponawiał.

— Perła 1-673 — słyszysz mnie?

Cisza.

— Tu Perła 1-673 — potwierdź...

Sprawdź zapasowe lotniska — rozkazał „kael" (kierownik lotów) dyżurującym współtowarzyszom. Rozdzwoniły się telefony.

— Wystrzel rakietę — rzucił w stronę żołnierza stojącego przy lunecie. Nagle w głośniku usłyszał głos Dorożyńskiego.

— W słuchawkach poczułem jak kierownikowi lotów spadł kamień z serca, chociaż później nawet nie dał po sobie poznać zdenerwowania. Zobaczyłem dalszą radiostację prowadzącą i reflektory lądowania. Sceneria była taka sam jak dzisiaj. Noc, huk silników na lotnisku, reflektory. Wówczas jednak latały Limy. No i chmury były naprawdę paskudne.

— I to była cała historia mego pierwszego lotu, podczas którego walczyłem sam ze sobą. Major ma niewiele odznaczeń. Lecz ta pierwsza baretka przy stalowym mundurze ma swoją legendę. Właśnie za tamten lot ćwiczebny na przechwycenie strategicznych bombowców otrzymał medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju".

TOMASZ AGATOWSKI

Mjr pil. Dorożyński jest również modelarzem. Wykonuje modele samolotów naddźwiękowych, modele szkutnicze, czołgi. Myśli również o imitowaniu starej broni. Do modelowania chętnie włączają się synowie. Na zdjęciu: ojciec i syn – Jacek.

Przed kolejnym startem w stratosferę.

Zdjęcia: Zenon Dobrzyński

Nazajutrz rozpoczęła się konkurencja skoków na celność w terenie górskim. Lądowisko zlokalizowano na niezbyt nachylonym (20°) stoku Piz La Villa. Wysokość 2 050 m. Pogoda nie była najlepsza, pomimo pięknego słońca i zupełnego braku zachmurzenia. Było zimno i wiał wiatr, osiągający przy ziemi prędkość 4—5 m/s. Położenie lądowiska powodowało przeróżne perturbacje w pionowych ruchach powietrza; występowały strefy wznoszeń i duszeń, o czym zawodnicy nie wiedzieli z uwagi na fakt, że start do pierwszego skoku odbywał się z odległej o kilka kilometrów Corvary. W sumie górski teren, wiatr oraz konieczność oceny warunków meteorologicznych wyłącznie z pokładu śmigłowca tworzyły bardzo trudne warunki rozgrywania konkurencji. Skoki odbywały się ze śmigłowców Bell UH-1D.

Rozpoczęta kolejka skoków potwierdziła moje przypuszczenia. Wyniki nie były najlepsze... Papierowa sonda, rzucana z każdej maszyny, mówiła tylko o ogólnym kierunku wiatru i punkcie wyskoku. Zawirowania były dla części zawodników dużym zaskoczeniem. Wiele wyników przekraczało granicę trzech metrów. Nasza drużyna, złożona ze studentów Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu: **Ryszarda Wiśniewskiego, Ryszarda Kopijczuka** i **Jerzego Matusiaka,** skacze mniej więcej w połowie kolejki. Ponieważ skoki prowadzone są z dwóch śmigłowców, długo nie czekamy, by ujrzeć nad kołem Polaków. **Wiśniewski ląduje pierwszy, lecz mimo spokojnego podejścia przyziemia w odległości 204 cm od środka koła.** Oczywiście, zawirowania! Z niepokojem patrzymy na pozostałych naszych skoczków. Nie dają się zwieść i lądują dobrze: **Matusiak idealnie w środku koła, a Kopijczuk w odległości 46 cm.**

Natychmiast po zakończeniu pierwszej kolejki zapada decyzja o rozpoczęciu następnej. Tym razem śmigłowce będą startować z odległego o 200 m od koła płaskowyżu. Kolejne ekipy wsiadają na ratrak i odjeżdżają na miejsce startu. Teraz, gdy zawodnicy zapoznali się z panującymi warunkami, wyniki się polepszają. W naszej drużynie tylko **Wiśniewski nie może sobie poradzić i uzyskuje 2,23 m. Matusiak ląduje w odległości 33 cm, a Kopijczuk — 23 cm.**

Po zakończonej kolejce zawodnicy pojechali wyciągiem odwieźć spadochrony, a my — sędzia, trener i kierownik ekipy — zsunęliśmy się do Corvary na nartach. Nastrój panował raczej niewesoły, w sumie drużyna uzyskała 5,29 m, co było rezultatem mizernym. Wprawdzie inne ekipy także nie osiągnęły nadzwyczajnych wyników, zatem względnie wyglądaliśmy jeszcze nie najgorzej, jednakże 5 metrów z sześciu skoków to bardzo dużo...

Wkrótce okazało się, że to „względnie nie najgorzej" wygląda całkiem nieźle. Wieść wyprzedziła nasz przyjazd do hotelu — **Polska triumfatorem pierwszego dnia! „Squadra polacca" na ustach wszystkich!** Druga drużyna — a jest nią **Austria** — uzyskała w sumie 5,77 m, a więc wynik o 48 cm gorszy. **Indywidualnie prowadzi Austriak Richard Deutsch wynikiem 21 cm, drugi jest Jerzy Matusiak ze stratą 12 cm, a trzeci Ryszard Kopijczuk (48 cm straty). Polski dzień!** Na generalną radość jest jednak jeszcze za wcześnie. Pozostały przecież do wykonania dwie kolejki skoków.

Następnego dnia rozegrano jedną kolejkę skoków w Colfosco. Zgodnie z przewidywaniami — warunki były bardzo dobre. Niestety — niezgodnie z przewidywaniami nastąpiły niekorzystne zmiany w tabeli. **Matusiak dał się ponieść nerwom wylądował w odległości 2,13 m. Kopijczuk i Wiśniewski uzyskali odległości poniżej 1 metra.** Jedyna bezpośrednio zagrażająca nam ekipa Austrii miała bardzo dobre wyniki i wyprzedziła nas o blisko 2 metry.

Skoki w Colfosco miały specjalny urok. Miasteczko położone jest między dwoma grzbietami, przewyższającymi znacznie wysokość skoku. Śmigłowiec leciał pomiędzy skałami, a skoczkowie mieli możliwość wykonania 10 sekundowego opóźnienia (wszystkie skoki były wykonywane metodą grupową).

5 lutego, przy ponownie pięknej i bezwietrznej pogodzie, rozegrano na placyku w centrum Corvary ostatnią, decydującą kolejkę skoków. Wiadomo było, że liczą się tylko dwie drużyny: Polska i Austria. Wszyscy z zaciekawieniem oczekiwali ich skoków.

Pierwsi skakali Polacy. Zaprezentowali wysoki kunszt i osiągnęli znakomite rezultaty: Wiśniewski i Matusiak — centrum, a Kopijczuk 37 cm. Austriacy wykazali jednak także sporo umiejętności i zimnej krwi, lądując co prawda nieco gorzej, lecz w odległości gwarantującej utrzymanie pierwszego miejsca (36, 34 oraz 3 cm).

Łącznie, w konkurencji spadochronowej wygrał Austriak **Richard Deutsch,** który w czterech skokach uzyskał odległość **0,67 m.** Następne miejsca zajęli: **2. Jean Claude Francois (Francja) — 0,93 m; 3. Alois Scherer (RFN) — 1,06 m; 5. Ryszard Kopijczuk (Polska) — 1,48 m; 6. Jerzy Matusiak (Polska) — 2,46 m; 13. Ryszard Wiśniewski (Polska) — 5,07 m.**

Drużynowo: **1. Austria — 7,78 m; 2. POLSKA — 9,01 m; 3. Francja — 10,89 m.**

Niemal wszyscy zawodnicy startowali na spadochronach „Super Olympic" oraz „Para Commander". Dwóch: Szwed i Australijczyk skakało na „Para Plane". Polacy korzystali ze spadochronów UT-15 i PTCH-8.

Reprezentanci Polski w drodze na miejsce startu.

SREBRO POLAKÓW W PUCHARZE ŚWIATA

Puchar Świata Para-Ski, to zawody łączące sport spadochronowy i narciarski. Regulamin przewiduje wykonanie czterech skoków na celność lądowania, z czego dwa w terenie przygodnym w górach oraz dwa (poprzedzone eliminacyjnym) przejazdy trasy slalomu giganta. Widownią tegorocznych zmagań o Puchar Świata były Włochy, a ściślej Alta Badia — region Dolomitów, położony na wschód od przełęczy Val Gardena. Głównym miastem regionu jest licząca ok. 6 tys. stałych mieszkańców Corvara. Wokół niej leżą maleńkie wczasowiska — satelity: Colfosco, La Villa, Pedraces i San Cassiano.

III Puchar Świata Para-Ski stał na bardzo wysokim poziomie organizacyjnym. Gospodarze zrobili wszystko, aby 54 zawodnikom (18 drużyn), reprezentującym 12 krajów: **Australię, Austrię, Finlandię, Francję, Jugosławię, Norwegię, Polskę, RFN, Szwecję, Szwajcarię, USA** i **Włochy** zapewnić jak najlepsze warunki. Organizatorem Pucharu był Aeroklub Włoch.

Otwarcie zawodów nastąpiło 2 lutego br. Obecni byli przedstawiciele FAI i Aeroklubu Włoch. Zwycięzcy poprzednich zawodów — Austriacy wciągnęli na maszt flagę FAI, orkiestra odegrała stosowne hymny i odbył się pokaz lotniczy, chociaż nie spadochronowy. Wykonany on został przez zwabionych wielką imprezą lotniarzy z całego świata. Przybył także z USA Mike Harker, tytułowany (nie wiem dlaczego) mistrzem świata. Pokaz wywarł na spadochroniarzach oraz licznie zgromadzonej publiczności ogromne wrażenie. Lotniarze startowali z niewidocznego z miasta szczytu Col Alto (2050 m) i wypływali zza grani w zespołach dwójkowych i trójkowych, tworząc na tle ciemnobłękitnego nieba i surowych szczytów górskich niezwykłej piękności widowisko. Wszyscy lądowali bezbłędnie na placu, gdzie odbywała się uroczystość otwarcia, z tym, że część korzystała przy tym z nart, część z własnych nóg, a jeden wręcz wylądował na... brzuchu, doprowadzając do przeciągnięcia lotni 25 cm nad powierzchnią śniegu.

CZESŁAW KUDŁEK

Korespondencja z Włoch

Przez następne dwa dni rozgrywano konkurencję narciarską — slalom gigant. Długość trasy przejazdu eliminacyjnego — 1300 m, bramek — 47, różnica poziomów — 300 m. Przejazdy konkursowe: długość — 1700 m, bramek — 39, różnica poziomów — 350 m. Slalom eliminacyjny był bardzo trudny technicznie, w przeciwieństwie do konkursowych, które były bardzo szybkie i ustawione na częściowo oblodzonej trasie zjazdowej. Nasi zawodnicy, ze względu na brak warunków do treningu, nie byli należycie przygotowani do podjęcia równorzędnej walki. W konkurencji narciarskiej zwyciężył Włoch **Siegelle Kostner** (suma czasów dwóch przejazdów 2.20.46), przed Austriakami **Herbertem Pedevillą** (2.20.51) i **Heinzem Konradem** (2.20.78). Matusiak był 25 (2.38.27), **Kopijczuk** — 39 (2.57.09), a Wiśniewski — 48 dyskwalifikacja w jednym przejeździe). Drużynowo konkurencję wygrali **Włosi,** nieznacznie wyprzedzając **Jugosławię** i **Austrię.**

Puchar Świata Para-Ski za rok 1975 zdobyła drużyna Austrii w składzie: Richard Deutsch, Manfred Polak, Herbert Pedevilla. Wyprzedzili znacznie drużynę **Francji** oraz **drugą reprezentację Austrii,** która zajęła trzecie miejsce. **Polska uplasowała się na 10 miejscu,** na 18 drużyn. Indywidualnie zwyciężył **Manfred Polak (Austria).** Następne miejsca zajęli: **2. Richard Deutsch (Austria); 3. Siegelle Kostner (Włochy); 4. Herbert Pedevilla (Austria); 5. Janez Solar (Jugosławia); 6. Gerard Grangeon (Francja).** Miejsca Polaków: **8. Jerzy Matusiak, 23. Ryszard Kopijczuk, 41. Ryszard Wiśniewski.**

III Puchar Świata Para-Ski udowodnił, że impreza przeszła próbę czasu i na stałe weszła do kalendarza imprez FAI. Organizacja imprezy w znanych wczasowiskach, lokalizacja lądowisk w centrum miast i dopuszczenie publiczności bezpośrednio do koła, połączone z bieżącą informacją i ciekawą narracją — powoduje bardzo duże zainteresowanie zawodami.

Srebrny medal zdobyty przez Polaków w konkurencji spadochronowej jest bardzo dużym sukcesem sportowym, mającym także ogromne znaczenie propagandowe. Wywołał widoczny wzrost zainteresowania polskim spadochroniarstwem, sprzętem i metodami treningowymi.

Zwycięstwo w konkurencjach spadochronowych leży w zasięgu naszych możliwości. Tegoroczny sukces przyszedł przecież bez żadnego treningu — ekipa pierwsze skoki wykonywała na zawodach. Trening spadochronowy może realnie zaowocować w przyszłym roku złotym medalem. Intensywny trening narciarski jest w stanie umożliwić nawiązanie równej walki na trasie slalomu. Wydaje się konieczne, aby w roku przyszłym, na kolejny Puchar Świata, wysłać reprezentację narodową przygotowaną przez Aeroklub PRL, posiadający większe możliwości zorganizowania treningu niż dotychczas zajmująca się tym Akademia Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Gra warta jest przysłowiowej świeczki, bo medale Pucharu Świata posiadają przecież swój ciężar gatunkowy.

Następny IV Puchar Świata Para-Ski odbędzie się na przełomie lutego i marca 1976 r., w okolicy miasta Chamonix we Francji.

Drużyna polska w składzie: Ryszard Wiśniewski, Jerzy Matusiak i Ryszard Kopijczuk (na pierwszym planie), która wywalczyła drugą lokatę w konkurencji skoków spadochronowych na celność lądowania. Na najwyższym stopniu podium — zwycięska drużyna skoczków austriackich.

Puchar Świata Para-Ski, który wywalczyła pierwsza drużyna Austrii.

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

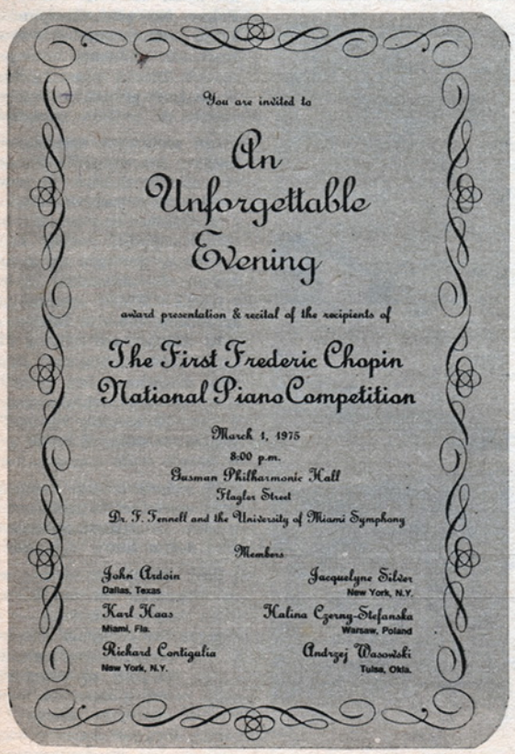
Nr 157 kwiecień 1975

Tę piękną formułę zawsze warto przypomnieć: „Leć w przestworza, rozsławiaj imię naszej Ojczyzny i przynoś chwałę biało-czerwonej, lotniczej banderze. Nadaję ci imię „Fryderyk Chopin". Jak wszyscy zapewne pamiętają, słowa te wypowiedziała 25 kwietnia 1973 r. znakomita pianistka — HALINA CZERNY-STEFAŃSKA w czasie uroczystości, jaka odbyła się w lotniczym hangarze na Okęciu.

Odtąd polski samolot transkontynentalny SP-LAC „Fryderyk Chopin" wykonywał wiele lotów i lądował w wielu portach całego świata — od Ankary do Tokio. W tych lotach często zresztą towarzyszył wybitnym artystom i zespołom muzycznym. Pragniemy dzisiaj zatrzymać uwagę naszych czytelników na specjalnej i dalekiej podróży lotniczej chrzestnej matki tego właśnie samolotu.

Na pokładzie samolotu SP-LAC. Zdjęcie chrzestnej mamy — znakomitej pianistki Haliny Czerny-Stefańskiej, nabiera szczególnego wręcz wyrazu, gdy towarzyszy mu relacja z ciekawej i dalekiej podróży.

„Niezapomniany wieczór" — tak nazwali organizatorzy Konkursu w Miami uroczystą prezentację i koncert młodych jego uczestników. Wśród nazwisk jurorów — gość z Polski. Zamieniono tylko Kraków na Warszawę, zresztą nie pierwszy raz — powiedziała pani Halina Czerny-Stefańska.



You are invited to

An Unforgettable Evening

award presentation & recital of the recipients of

The First Frederic Chopin National Piano Competition

March 1, 1975
8:00 p.m.
Gusman Philharmonic Hall
Flagler Street
Dr. F. Fennell and the University of Miami Symphony

Members

John Ardoin, Dallas, Texas
Jacquelyne Silber, New York, N.Y.
Karl Haas, Miami, Fla.
Halina Czerny-Stefanska, Warsaw, Poland
Richard Contigalia, New York, N.Y.
Andrzej Wasowski, Tulsa, Okla.

CHOPIN w MIAMI

Kiedy znany ze swej prężności i ambitnych zamierzeń Amerykański Instytut Kultury Polskiej w Miami na Florydzie postanowił zorganizować Pierwszy Narodowy Konkurs Chopinowski, wśród młodych muzyków amerykańskich zawrzało. Kiedy do akcji włączyła się Szkoła Muzyczna Uniwersytetu w Miami, sprawa nabrała niemal wagi państwowej. Oto bowiem przed zwycięzcami konkursu otwarły się możliwości uczestniczenia w Międzynarodowym Konkursie Chopinowskim w Warszawie. Dyrektor Instytutu, energiczna i zapalona miłośniczka kultury polskiej — **Blanka Rosenstiel,** nawiązała kontakt z Towarzystwem im. Chopina w Warszawie, które udzieliło swej fachowej pomocy pionierskim poczynaniom na dalekiej Florydzie. Polskie Linie Lotnicze LOT także żywo interesowały się przebiegiem przygotowań do konkursu i dyr. Stabeusz w Nowym Jorku ufundował również nagrody dla zdobywców trzech pierwszych miejsc.

Termin konkursu był coraz bliższy. W oznaczonym przez organizatorów czasie zgłosiło się 17 kandydatów, głównie studentów w wieku od 19—27 lat. Kiedy przystąpiono do kompletowania zespołu jurorów, wydawało się rzeczą wręcz naturalną, by uczestników p i e r w s z e g o amerykańskiego Konkursu Chopinowskiego oceniała laureatka pierwszego po wojnie Międzynarodowego Konkursu Chopinowskiego. W ten właśnie sposób na zaproszenie organizatorów konkursu i Dyrekcji PLL LOT do Miami poleciała Halina Czerny-Stefańska.

„Podróż była wspaniała — mówiła znakomita pianistka po powrocie do Warszawy". „Stewardesy powitały mnie nadzwyczaj elegancko i powiedziały przez mikrofon wszystkim pasażerom, że na pokładzie znajduje się chrzestna mama samolotu. Podróż do Nowego Jorku przeleciała błyskawicznie. Po krótkim pobycie na lotnisku Kennedy'ego dalszy lot do Miami. Na miejscu byłam w późnych godzinach wieczornych, by następnego dnia od rana rozpocząć przesłuchania konkursowe. Poziom konkursu był bardzo wysoki i to od samego początku. Organizatorów cieszył również fakt, że tego typu impreza, dość specyficzna na tym terenie, spotkała się z tak dużym zainteresowaniem społeczeństwa. Oczywiście dużo było Polonusów, którzy demonstracyjnie wręcz cieszyli się, że to wszystko zasługa **ich,** polskiego Chopina.

Środki masowego przekazu poświęcały konkursowi wiele miejsca. Pisano o uczestnikach i o jurorach, o organizatorach i fundatorach nagród. Słowa: „LOT Polish Airlines" przewijały się również często. Udzielałam wiele wywiadów. A miejscowa stacja telewizyjna zabrała mi dwie godziny czasu!

Oczywiście nie sposób w krótkiej rozmowie poruszyć wszystkich problemów związanych z tą moją, tak bardzo interesującą i pracowitą podróżą — kontynuuje Halina Czerny-Stefańska.

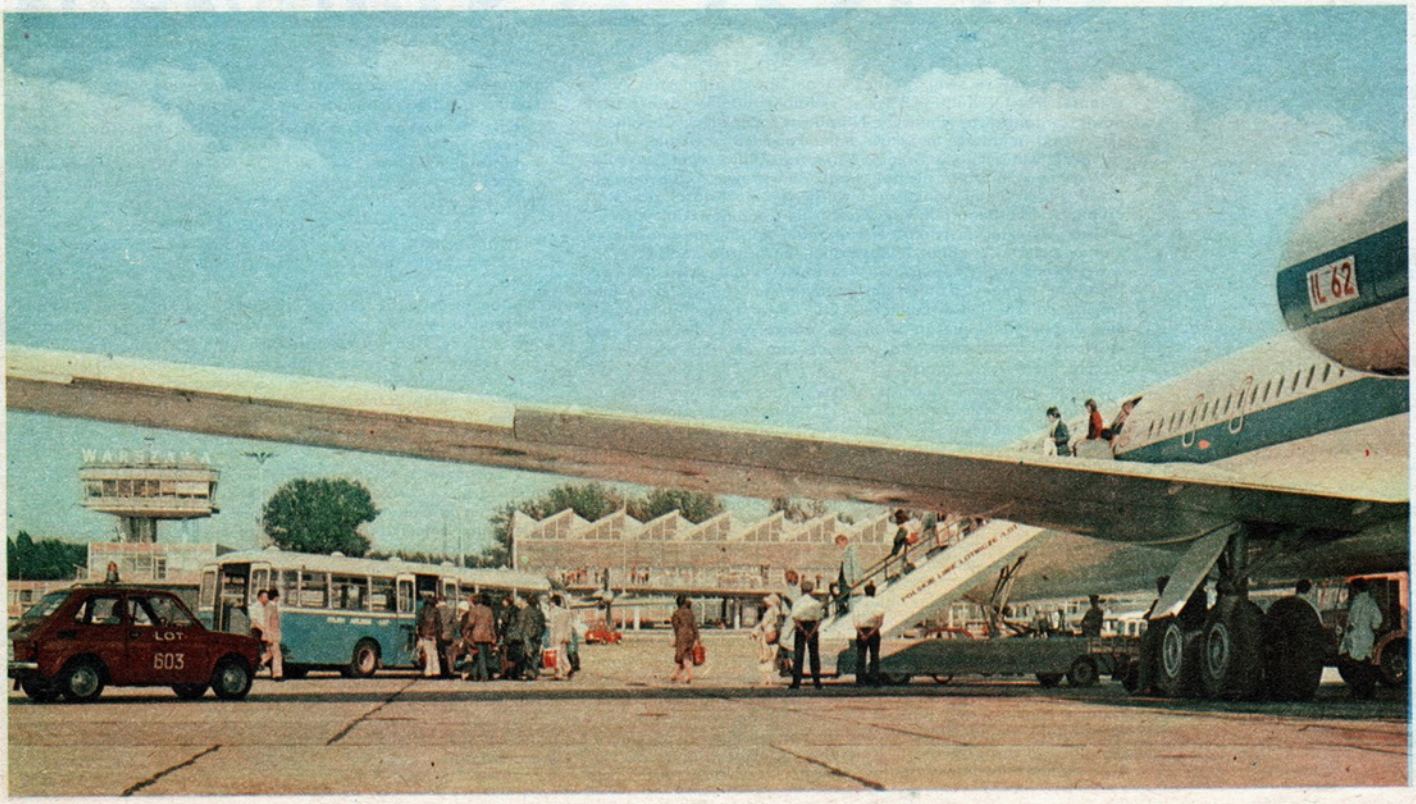
Dodam więc może jeszcze, że zwycięzcy konkursu w Miami reprezentują wysoki poziom i w Warszawie powinni odegrać poważną rólę. Sądzę, że warto wymienić ich nazwiska: Są to: Dean Kramer (New Jersey), Ion Hobson (Connecticut) i Gustavo Ponzoa (Floryda). Otrzymali oni nagrody pieniężne oraz fundowane bilety lotnicze na podróż do Polski. Organizatorzy konkursu otrzymali natomiast od PLL LOT piękną, nowoczesną rzeźbę Chopina, której twórcą jest znany warszawski rzeźbiarz Ferdynand Jarocha.

Po powrocie z Miami miałam jeszcze koncerty w polskiej ambasadzie w Waszyngtonie i Konsulacie w Nowym Jorku oraz w Slavic Cultural Center w Port Jefferson.

Ostatnia, amerykańska podróż należy na pewno do bardzo udanych. Dała mi zarówno satysfakcję artystyczną jak i autentyczne zadowolenie z faktu, że swoją tam obecnością pomagałam Polonusom w ich narodowym identyfikowaniu się. Widziałam kilkakrotnie, że dawało im to wiele powodów do dumy. Jako aktywnego działacza Towarzystwa Łączności z Polonią cieszyło mnie to zresztą szczególnie i utwierdzało w przekonaniu jak wiele można jeszcze na tym polu osiągnąć. Z prawdziwą przyjemnością pragnę również odnotować zasługi LOTU także i w tej materii."

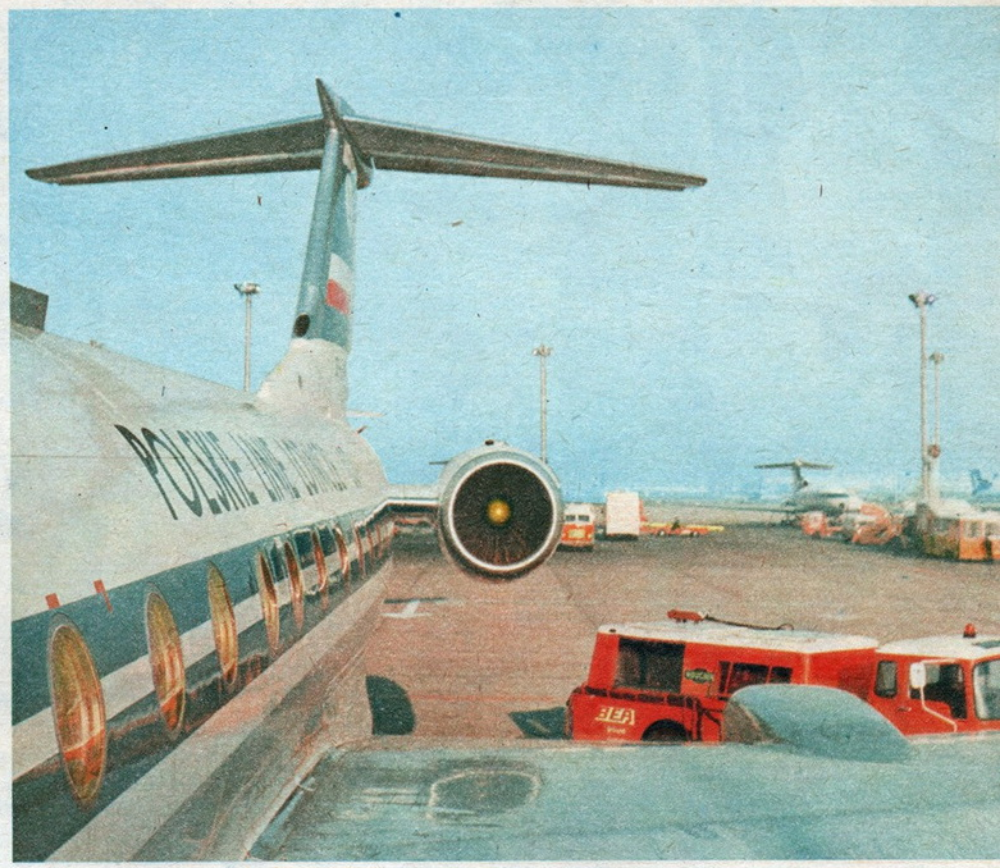
Dziękując za interesującą relację, życzymy chrzestnej mamie dalszych sukcesów artystycznych w salach koncertowych całego świata.

Notował: J. BARCICKI


IL-62
LOT
603

W Sydney odbyła się w styczniu wielka wystawa pod nazwą „GO-75" (Holiday and Travel Fair). Uczestniczyło w niej ponad 120 biur podróży z całego świata, a wśród nich — LOT i ORBIS ● W Japonii kończą się ostatnie prace przygotowawcze do druku specjalnego folderu dla turystów z Kraju Kwitnącej Wiśni wybierających się na urlop do Polski. Ukaże się on w języku japońskim — staraniem LOTU i ORBISU ● Na terenie Skandynawii rozpoczęła się wielka akcja pn. „6 Krajów", zachęcająca do wakacyjnych podróży do krajów socjalistycznych. Akcji patronują SAS i największe biura podróży. Stronę polską reprezentuje ORBIS i LOT ● Według wstępnych przewidywań, w roku 1975 przybędzie do naszego kraju ponad 750 tysięcy turystów z pięciu kontynentów. Ruch się już zaczął, jest bowiem dosłownie za pięć dwunasta, czyli

PRZED SEZONEM



Ludzie lubią podróżować i mimo różnorakich kryzysowych kłopotów pragnienie poznania odległych krajów i lądów jest motywem decydującym. Nie ulega również wątpliwości, że w rozwoju światowej turystyki decydującą rolę odgrywają samoloty. Szkoda nieco armatorów pięknych i luksusowych statków, ale wszystkim się teraz bardzo spieszy. Także na urlop i do domu...

Linie lotnicze wspólnie z biurami podróży oferują swoim klientom coraz ciekawsze programy, których atrakcyjność idzie w parze z wygodą zarówno podróży jak i samego pobytu.

Warto — chociaż przykładowo — wymienić kilka rodzajów usług turystycznych, które inicjuje systematycznie LOT wspólnie z polskimi biurami podróży:

— „Fly and drive" polegające na przylocie do Polski, a następnie w przejazdach po kraju wynajętym samochodem ze ściśle określonym programem turystycznym lub na zasadzie swobodnej wędrówki.

— „Joint tours", wycieczki na trasach łączonych, obejmujących pobyty w Polsce i innych krajach.

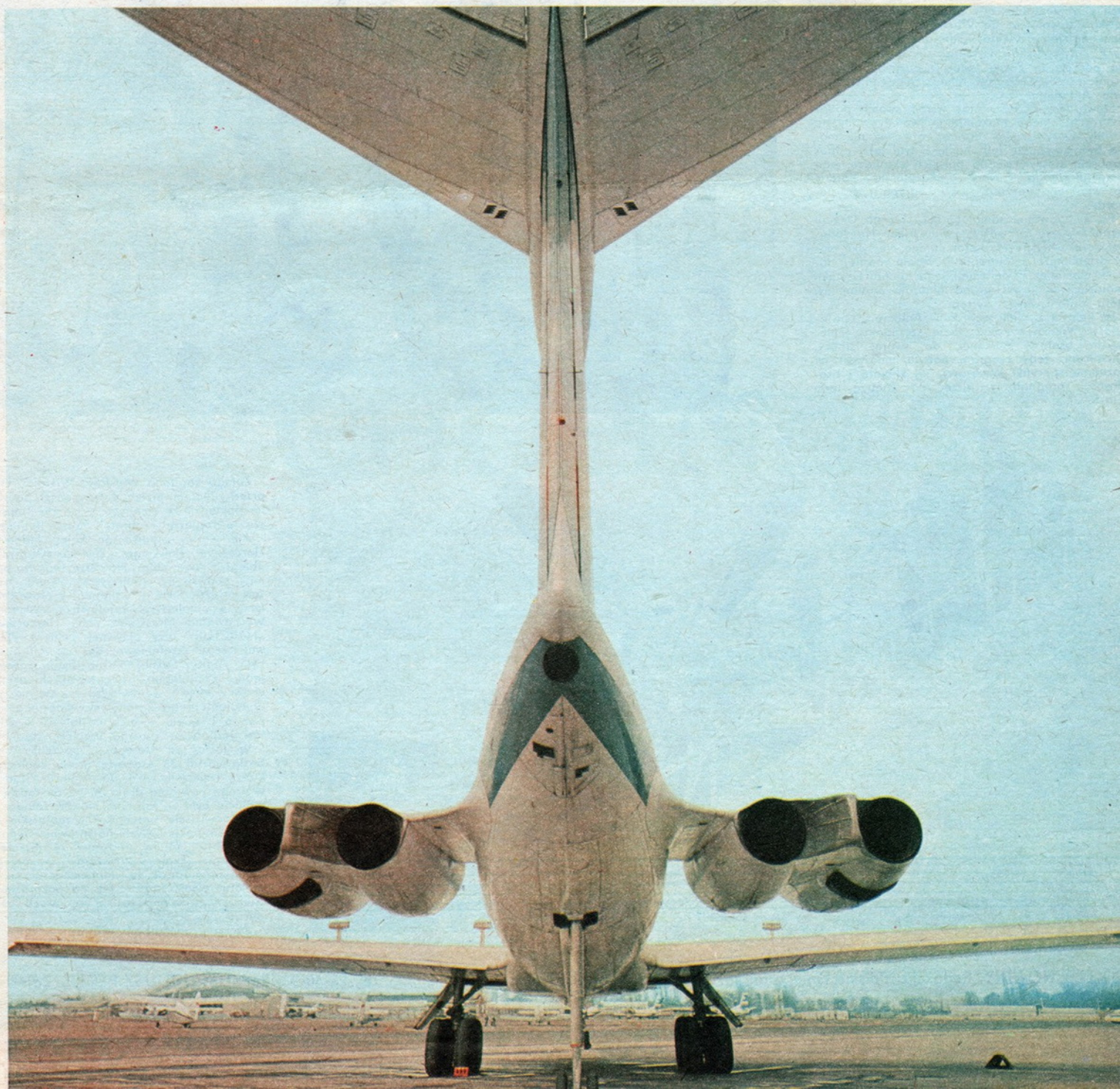
— Obsługę turystów o określonych zainteresowaniach — wczasy konne, wędkarskie, polowania, obozy sportowe, turystyka kwalifikowana, programy dla grup o określonych zawodach itp.

Te ogólne informacje można już dzisiaj uzupełnić konkretnymi danymi. Tak np. święta Wielkanocne spędziło w Polsce ok. 1500 Hiszpanów, którzy przylecieli do naszego kraju samolotami charterowymi LOTU. Biura turystyczne Australii i Oceanii interesują się wczasami na nartach w rejonie Tatr. Francuzi pragną również spędzać swoje urlopy w naszych górach, a Skadynawów interesują specjalnie wycieczki do parków narodowych i rezerwatów przyrody.

Ale zostawmy cudzoziemskich turystów w spokoju i zobaczmy jak wygląda Polak — turysta lotniczy. Wydaje się, że całkiem dobrze. Samolotowe podróże zdobywają systematycznie coraz większą liczbę zagorzałych zwolenników i w niektóre dni coraz trudniej o bilet. LOT także na tym odcinku podjął szereg kroków i inicjatyw, które, jak się oczekuje, spotkają się z zadowoleniem wszystkich zainteresowanych. Aktualnie prowadzone są działania wspólnie z CRZZ i PTTK zmierzające do rozszerzenia sieci punktów sprzedaży biletów lotniczych przez wykorzystanie do tego celu oddziałów PTTK w dużych miastach, a także w większych zakładach pracy. Pozwoli to nie tylko łatwiej i szybciej zaopatrzyć się pasażerom w bilety ale jednocześnie stworzy warunki do organizowania sobotnio-niedzielnych wycieczek lotniczych. LOT chce w ten sposób urozmaicić spędzanie wolnych sobót przez ludzi pracy, umożliwiając im w sposób mało męczący zwiedzanie całego kraju.

W sezonie letnim zwiększona również zostanie ilość rejsów krajowych ze szczególnym uwzględnieniem miast nad Bałtykiem. W pełnym sezonie np. z Gdańska do Warszawy będzie osiem lotów dziennie (w niedzielę cztery!).

Jeśli natomiast idzie o nowe połączenia międzynarodowe, to wskażmy na regularną obsługę tras Warszawa—Lyon (dwa razy w tygodniu — w poniedziałki — czwartki) oraz Warszawa—Benghazi (raz w tygodniu, samolot IŁ-62, starty z Warszawy w niedzielę 13.20, z Benghazi w poniedziałek 12.10). Na linii atlantyckiej podróżni będą mieli do dyspozycji cztery połączenia tygodniowo (odloty z Warszawy we wtorki, czwartki, piątki i niedziele), z tym, że na trasie Nowy Jork—Warszawa wszystkie loty odbywają się bezpośrednio, bez międzylądowań.



W marcu br. przybył do Polski z wizytą oficjalną prezydent „Air France" — Georges GALICHON z małżonką. Francuskich gości podejmowała dyrekcja PLL LOT przy współudziale naczelnych władz polskiego lotnictwa cywilnego.

Po rozmowach i dokładnym zwiedzeniu Warszawy, prezydent „Air France" udał się samolotem PLL LOT do Krakowa. Obok zabytków starej stolicy Polski, goście zwiedzili również kopalnię soli w Wieliczce, Ojców i Pieskową Skałę oraz zabytki w Częstochowie. Po powrocie do Warszawy odbył się w Żelazowej Woli specjalny koncert muzyki chopinowskiej w wykonaniu H. Radwan.

Wizytę prezydenta „Air France" należy odnotować ze szczególną uwagą nie tylko z tego względu, że miała ona miejsce niemal w przeddzień otwarcia nowej linii z Warszawy do Lyonu. Jest ona bowiem także odzwierciedleniem naszych wzajemnych stosunków z jednym z największych zachodnioeuropejskich kontrahentów.

Są one — oczywiście — bezpośrednio powiązane z całokształtem naszych stosunków polityczno-gospodarczych z Francją, których dynamiczny rozwój ma stałą tendencję wzrostu.

Linia Warszawa — Lyon będzie tego kolejnym przykładem. Jako nowość należy tutaj odnotować jej w pewnym sensie bezprecedensowy charakter jako linii wspólnej „Air France" i PLL LOT. Chodzi tu oczywiście nie tylko o odpowiednie oznaczenie rubryk w rozkładzie lotów (AF/LO), lecz o praktyczną współpracę zarówno w zakresie nakładów jak i wpływów. Sądzimy, że przeprowadzone w Warszawie rozmowy będą wywierały także istotny wpływ na codzienną realizację zadań lotniczych przewoźników narodowych Francji i Polski.

Już na lotnisku w Rzymie rozpoczął się spory ruch i zamieszanie, gdy pasażerowie odlatujący polskim samolotem do Warszawy zostali poproszeni na jego pokład. Otoczony grupą znajomych i sympatyków wybierał się w swą pierwszą podróż do Polski jeden z najwybitniejszych współczesnych reżyserów filmowych — **Michelangelo Antonioni.**

Stewardesy LOTU mając wśród swoich podopiecznych takiego znakomitego twórcę dwoiły się i troiły. Oczywiście o dłuższej rozmowie nie mogło być mowy, ale informacja o tym jaką popularnością cieszyły się na polskich ekranach jego filmy „Przygoda", „Noc" i „Zaćmienie" dotarły do włoskiego reżysera także od polskich stewardes.

Po wylądowaniu samolotu PLL LOT na Okęciu rozpoczęły się prawdziwe widowiska. Na lotnisku oczekiwały na M. Antonioniego nie tylko ekipy dziennikarzy i fotoreporterów, ale również tłumy wielbicielek i wielbicieli jego talentu i sztuki. Znalazła się nawet grupa aktorów pantomimy, która dała swoisty występ.

W jednym z wielu wywiadów Antonioni powiedział: „Wiem, że Polacy mają szczególny i niezwykle osobisty stosunek do swojej stolicy. Chciałbym, żeby program pobytu umożliwił mi poznanie specyfiki Warszawy, jej klimatu i osobliwości, pragnąłbym zajrzeć do wnętrza tego miasta".

Załoga kapitana Wiesława Wiszniewskiego wiedziała już przed odlotem jakich miłych gości będzie miała na swoim pokładzie w kolejnym rejsie do Tunisu i Algieru. Zawsze to żeglarze — bratnie dusze lotniczej profesji.

Ale weźmy sprawę po kolei. Flagowy jacht Związku Harcerstwa Polskiego „Zawisza Czarny" pływał w roku ubiegłym non stop. Harcerze wpadli bowiem na znakomity pomysł, by wykorzystać również tzw. martwy sezon (od października do kwietnia) i prowadzić normalne szkolenie w cieplejszych rejonach ziemskiego globu. Centrum Wychowania Morskiego ZHP, Harcerskie Biuro Turystyki „HARCTUR" przy aktywnej pomocy PLL LOT zorganizowało rejsy szkoleniowe, dla których portem macierzystym był... Algier. Dzisiaj można śmiało stwierdzić, że była to jedna z najlepiej przygotowanych akcji tego typu. Fachowcy mówią, że było to na pewno jedno z wydarzeń ubiegłorocznego sezonu nawigacyjnego. Rejsów było razem 6 i wzięło w nich udział około 200 młodych adeptów żeglarstwa spośród uczniów, studentów i nauczycieli.

W locie, od którego rozpoczęliśmy naszą informację, brała udział 33 osobowa grupa żeglarzy — instruktorów, którzy polecieli tylko do Algieru. Stąd bowiem popłyną w drogę powrotną do kraju na pokładzie „Zawiszy". W samolocie było — jak nam mówiła załoga — bardzo wesoło. Były oczywiście harcerskie i żeglarskie piosenki, a obok urządzeń pokładowych najsprawniejszym instrumentem była... gitara. Mamy nadzieję, że jeszcze o tej wyprawie usłyszymy. „Express Wieczorny" w korespondencji własnej z Algieru napisał, że „harcerze czuli się na pokładzie samolotu równie dobrze jak na pokładzie jachtu, a załoga znakomicie wywiązała się ze swych obowiązków gospodarzy."

Życzymy pomyślnych wiatrów — druhowie!

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor: JULIUSZ PĘGIEL. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.

MODEL SZYBOWCA KLASY A1

Model zbudowano w oparciu o konstrukcję modelu szybowca klasy F1A Amerykanina Langevina. Charakterystyczną cechą modelu jest duże wydłużenie płata przy małym ramieniu usterzenia. Przy takim typie konstrukcji, dla zwiększenia działania steru kierunku umieszczono go za statecznikiem poziomym.

Model zbudowano w dwóch wersjach. W pierwszej z nich w konstrukcji płatów zastosowano zamiast tzw. „nosków" dwa dźwigary balsowe 1,5×2 mm, w celu zwiększenia opływu turbulencyjnego. W drugiej natomiast wersji stosowano różne rodzaje turbulatorów; jak się okazało, najlepsze rezultaty uzyskano przy zastosowaniu nici gumowej 0,5 mm, umieszczonej w odległości ok. 7% głębokości płata przed krawędzią natarcia.

Konstrukcja modelu mieszana, z przewagą balsy. Kadłub sklejony z deseczek balsowych, wzmocniony podłużnicami balsowymi i wręgami, umieszczonymi w kadłubie co 100 mm. W wieżyczce, wykonanej ze sklejki 2 mm, zamocowano za pomocą dwóch żeber sklejkowych grubości 1,5 mm łącznik płata (język) z duralu grubości 1 mm. Wyłącznik determalizatora — uruchamiany samoczynnie w momencie odczepienia z holu.

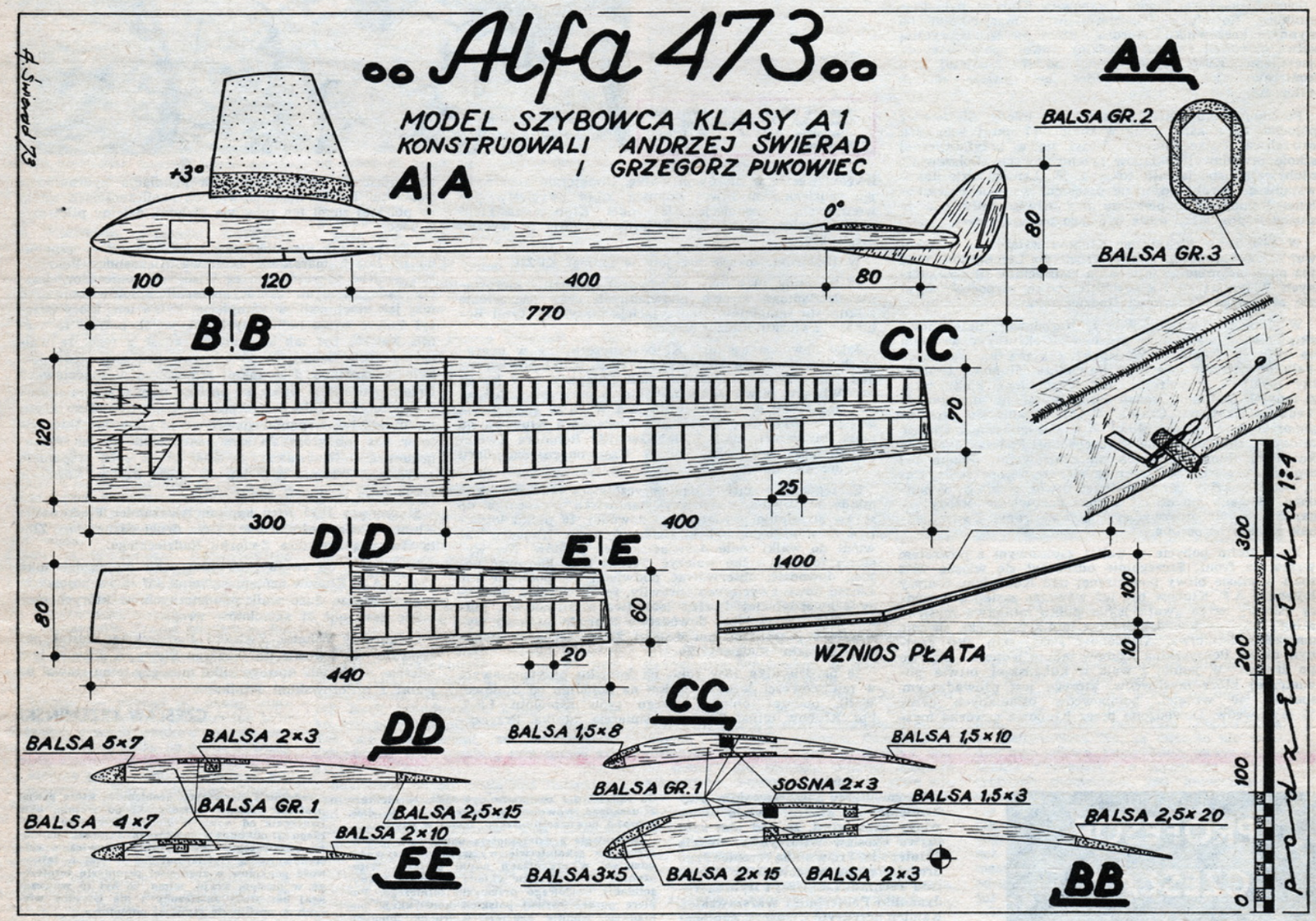
Konstrukcja skrzydeł dość pracochłonna i trudna, a to ze względu na konieczność uzyskania odpowiedniej sztywności konstrukcji. Wszystkie dźwigary biegną jedynie w centropłacie, natomiast w końcówce dźwigary balsowe są kolejno urywane w miarę ścieniania profilu.

Statecznik poziomy całkowicie balsowy. Zaczep determalizatora wykonany z duralu grubości 1 mm. Linka determalizatora to linka nylonowa 0,5 mm. Łoże statecznika poziomego wykonane z duralu 0,3 mm.

Statecznik pionowy — płytkowy z balsy 2 mm, wzmocniony wkładką z balsy grubości 1 mm o przeciwnym kierunku słojów niż całość. Wychylenia steru regulowane za pomocą wkręta M1, osadzonego w polietylenie.

DANE MODELU: profil płata — własny, profil statecznika poziomego — CLARK Y (8%), kąt zaklinowania płata: 3°, kąt zaklinowania statecznika poziomego: 0°, masa całkowita — 220 g.

A. Ś.



Niecałe trzy miesiące pozostało jeszcze do wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu orbitalnego, a stopień zainteresowania nim powoli wzrasta. Oto najnowsze doniesienia wymieniają specjalnie przygotowaną odznakę historycznego lotu reprodukujemy ją obok). Przedstawiono na niej dwa statki kosmiczne w momencie zbliżania się na orbicie okołoziemskiej. Na tle czarnego nieba — błękitna planeta Ziemia i złociste Słońce. Trzy gwiazdy symbolizują trzyosobową załogę „Apolla" (Stafford, Brand i Slayton), a dwie załogę „Sojuza" (Leonow i Kubasow). Na obwodzie odznaki nazwiska kosmonautów według rodzimej pisowni i duży napis „Apollo-Sojuz" również z zachowaniem oryginalnej pisowni. I jeszcze jedna wiadomość związana z lotem. Technicy wykryli na pokryciu rakiety „Saturn—1B", która przeznaczona jest do wyniesienia „Apolla", ślady korozji. Zadecydowano zmianę pewnych partii pokrycia. Roboty miały być zakończone do ostatnich dni marca, tak, aby nic nie zakłóciło naznaczonego terminu startu w dniu 15 lipca.

Nowy amerykański satelita zasobów „Landsat", o którym już wspominaliśmy w ubiegłych tygodniach, ma wielkie powodzenie. Oto afrykańskie państwo Zair podpisało ostatnio kontrakt z NASA na budowę naziemnej stacji, umożliwiającej odbiór obrazów czarno-białych i barwnych z pokładu satelity zasobów już działającego i jego następcy („Landsat-2"). Piętnaście państw znajduje się już na liście abonentów, którzy mogą korzystać z satelity. Nie wyobrażajmy sobie tylko, iż abonament taki jest podobny do stosowanego w wypożyczalni książek. Zwykłe zdjęcia satelitów meteorologicznych można co prawda kupować po około dwa i pół dolara USA za sztukę, ale są to zdjęcia raczej pamiątkowe, szybko dezaktualizujące się. Bieżące zdjęcia są nieco droższe, a te otrzymywane z satelity zasobów, w zależności od ich przeznaczenia — są niejednokrotnie jak stara pamiątka rodzinna, wprost bezcenne.

Na marginesie powyższej informacji warto dodać, że ostatnia zachodnioeuropejska Organizacja Badań Kosmicznych zakupiła w Wielkiej Brytanii za sumę 47 mln franków dwie maszyny liczące, jedne z największych, najpojemniejszych pod względem pamięci, przeznaczone do współpracy z przyszłościowym satelitą meteorologicznym „Meteosat", który wprowadzony ma być na orbitę okołoziemską w kwietniu 1977 r. Satelita, usytuowany na wysokości 36 tys. km nad wybrzeżem Afryki, co 14 minut przesyłać będzie obrazy chmur i innych zjawisk atmosferycznych z rejonu Atlantyku i Oceanu Indyjskiego. Średnio w ciągu godziny przesyłanych będzie 70 mln sygnałów, które zostaną przetworzone w ośrodku obliczeniowym (w Darmstadt — RFN), zweryfikowane i po wykorzystaniu informacji zmagazynowane.

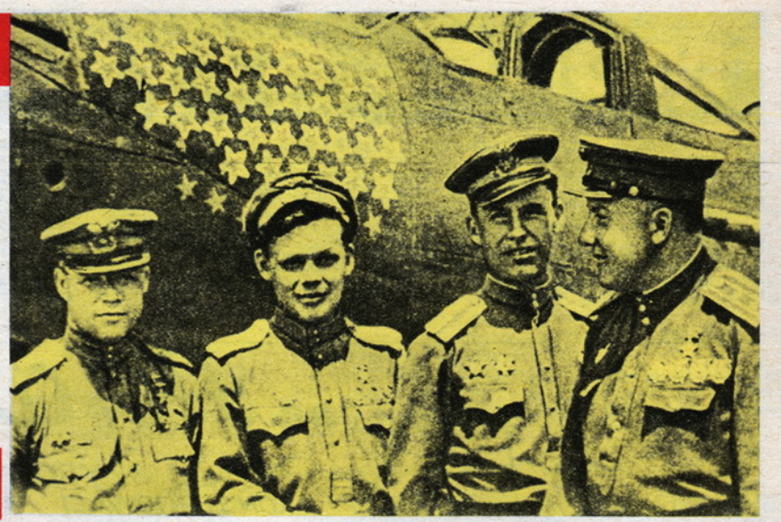
Tymczasem w jednym z największych symulatorów kosmicznych w zachodniej Europie, w Tuluzie (Francja), badana jest makieta doświadczalnego satelity OTS (Orbital Test Satellite), który ma pełnić funkcje łącznościowe również w sieci „Eurowizji" począwszy od 1977 r. Satelita o masie startowej 870 kg i masie podczas lotu 444 kg umieszczony zostanie na orbicie geostacjonarnej przy pomocy amerykańskiej rakiety „Thor-Delta" z terenu USA.

I jeszcze jedna wiadomość, związana z międzynarodową wymianą informacji. Jak podaje czasopismo francuskie „Air et Cosmos", delegacja radzieckich łącznościowców przebywająca w USA omawiała wstępnie warunki wykorzystania sieci łączności satelitarnej „Intelsat". Brak na razie bliższych i bardziej sprecyzowanych wiadomości na ten temat, ale od dawna wiadomo o stale rozszerzanej współpracy międzynarodowej dzięki inicjatywie ZSRR. Współpracy tej służy również telefon, radio, telewizja — wszystkie środki ułatwiające wymianę informacji.

P.E.

ONI WALCZYLI O POLSKĘ

Kłubow



Wspólne zdjęcie z r. 1943. Od lewej: kpt. A. Kłubow, kpt. G. Rieczkałow, lejt. A. Trud i mjr B. Glinka.

Aleksander Fiodorowicz Kłubow urodził się w 1918 roku we wsi Jerunowo, rejonu kubienno-ozierskiego, obwodu wołogodzkiego w ubogiej rodzinie chłopskiej. Ojciec Aleksandra, Fiodor Iwanowicz Kłubow, był uczestnikiem Rewolucji Październikowej, marynarzem na słynnym krążowniku „Aurora", który swoją historyczną salwą obwieścił światu narodziny nowej epoki — epoki socjalizmu. Kiedy ojciec zginął od skrytobójczej kuli kontrrewolucjonisty, Aleksander był jeszcze małym chłopcem.

Po ukończeniu szkoły podstawowej młody Aleksander pojechał do miasta, gdzie w roku 1917 okręt jego ojca ostrzeliwał Pałac Zimowy. Uczył się w przyfabrycznej szkole zawodowej zakładów przemysłowych „Bolszewik", zdobywając specjalność tokarza. W Leningradzie także wstąpił do aeroklubu, gdzie przeszedł wstępne przeszkolenie lotnicze. Już pierwsze loty uświadomiły mu, że służba w powietrzu może być jego pasją życiową.

W 1939 roku Aleksander Kłubow wstąpił do wojskowej szkoły lotniczej. Kiedy wrócił do Leningradu, miał już na sobie mundur lejtenanta radzieckich sił powietrznych. W tym czasie Niemcy hitlerowskie rozpoczęły agrecję przeciwko Związkowi Radzieckiemu.

W latach Wielkiej Wojny Narodowej uczestniczył aktywnie w walkach z groźnym i okrutnym wrogiem na różnych frontach. W jednej z niezwykle zaciętych walk powietrznych samolot lejtenanta Kłubowa zestrzeliły myśliwce niemieckie nad Mozdokiem, kiedy wraz z innymi lotnikami radzieckimi bronił im dostępu do Kaukazu. Trafiona „Czajka" (I-153) zapaliła się, płomień poparzył twarz i ręce pilota. Z trudnością zdołał opuścić maszynę, ratując się na spadochronie. Podczas opadania ku ziemi tłumił ogień na umundurowaniu. Potem był szpital. Potworny ból wskutek ciężkiego poparzenia. Całą twarz pokryły bandaże. Przez otwór zrobiony w bandażu wlewano mu do ust płynne pożywienie. Młody organizm powoli przezwyciężył bolesne rany. Twarz jednak została oszpecona.

Po krótkim pobycie w pułku zapasowym z powrotem wraca na front. Szczególnie odznaczył się wiosną 1943 roku w czasie bitwy powietrznej nad Kubaniem. Starszy lejtenant A.F. Kłubow był już wówczas zastępcą dowódcy eskadry w 16 gwardyjskim pułku lotnictwa myśliwskiego, którym dowodził sławny lotnik radziecki, obecnie marszałek lotnictwa, Aleksander Pokryszkin. Pod czujnym okiem Pokryszkina Kłubow zalicza jedno zwycięstwo po drugim. W jednej z walk w kubańskiej bitwie powietrznej klucz myśliwców, którego jest prowadzącym, spotyka 40 wrogich bombowców osłanianych przez 12 myśliwców. Dowodzona przez Kłubowa czwórka myśliwców weszła w nierówną walkę. Umiejętnie manewrując radzieckie myśliwce odnoszą kilka zwycięstw powietrznych, a osobiście Aleksander Kłubow zestrzelił aż 4 samoloty myśliwskie hitlerowców. Był to wyczyn niezwykły.

W 1943 roku zostaje przyjęty w szeregi KPZR.

13 kwietnia 1944 roku za odwagę, umiejętne kierowanie działaniami swoich podwładnych oraz zestrzelenie kilkunastu samolotów nieprzyjaciela otrzymuje tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Jako dowódca eskadry Kłubow uczestniczy w operacjach o wyzwolenie Ukrainy, staczając walki powietrzne nad Kiszyniowem i Jassami, nad Dnieprem i w końcu nad Wisłą w bitwie sandomierskiej o przyczółek. Już na polskiej ziemi, w okresie walk nad Wisłą w sierpniu — wrześniu 1944 roku, u kapitana Aleksandra Kłubowa na piersi błyszczały, obok Złotej Gwiazdy Bohatera Związku Radzieckiego, dwa Ordery Czerwonego Sztandaru i Order Lenina.

Szczególnie w bitwie nad przyczółkiem sandomierskim młody myśliwiec, piastujący stanowisko pomocnika do spraw strzelania powietrznego dowódcy 16 pułku lotnictwa myśliwskiego, był w swoim żywiole. Niejeden raz wiódł do walki mało doświadczonych pilotów. Nie wystarczyło teraz tylko walczyć. Trzeba było kierować bojem, dowodzić, obserwować podwładnych, pomagać im. Liczne nowe zwycięstwa sprawiły, że na wniosek dowódcy 9 gwardyjskiej dywizji lotnictwa myśliwskiego, pułkownika Pokryszkina, dowództwo 2 armii lotniczej wystąpiło o przyznanie mu drugiej Złotej Gwiazdy Bohatera Związku Radzieckiego.

28 października 1944 roku na lotnisku przyfrontowym w miejscowości Jeżewo (25 km na południe od Stalowej Woli), podczas oblotu nowego typu samolotu Ła-7, kpt. Kłubow zginął tragicznie śmiercią lotnika. Przyczyną katastrofy była niesprawna instalacja hydrauliczna samolotu. Tak w nieoczekiwanych okolicznościach zginął na polskiej ziemi ten zaledwie 26-letni, dzielny pilot-myśliwiec.

„To było tak nieoczekiwane i tak bolesne — wspomina po latach marszałek lotnictwa Aleksander Pokryszkin. — Nad przyczółkiem za Wisłą nie ponieśliśmy jeszcze żadnych strat. Lotnicy wracali z lotów bojowych tak, jak startowali, w komplecie. Tylko ten, który przeżył śmierć wielu najbliższych przyjaciół, potrafi to ocenić. Nastrój był tak wspaniały; radość z tego, że walczymy coraz lepiej, że zwycięstwo jest już niedalekie, była powszechna. I w takiej atmosferze niespodziewana śmierć, i to nie w walce, od pocisku wroga, ale na skutek uszkodzenia instalacji hydraulicznej i rozmiękłego gruntu, śmierć tak wspaniałego człowieka i lotnika. Uderzyło to w nas jak grom. Ja sam pokochałem go jak rodzonego brata. Wiedziałem, że miał przed sobą wspaniałą przyszłość. Właśnie tacy jak on latają dziś w Kosmosie i dokonują pięknych wyczynów..."

27 czerwca 1945 roku kapitan Aleksander Fiodorowicz Kłubow został pośmiertnie po raz drugi odznaczony Złotą Gwiazdą Bohatera Związku Radzieckiego.

W okresie od 10 sierpnia 1942 roku do października 1944 r. A.F. Kłubow ogółem wykonał 457 lotów bojowych, stoczył bardzo dużo walk powietrznych, w których osobiście zestrzelił 31 samolotów wroga.

Dwukrotny bohater Związku Radzieckiego został pochowany we Lwowie na Wzgórzu Sławy, a więc w tym mieście, w obronie którego kilka miesięcy temu stawał do walki z hitlerowskimi lotnikami.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

PROFESOR CZESŁAW WITOSZYŃSKI

W setną rocznicę urodzin

Na cmentarzu powązkowskim przy kamieniu, na którym świeżo odnowiony napis głosi, że pod nim spoczywa Czesław Witoszyński, stanęła 24 lutego 1975 r., w setną rocznicę Jego urodzin, grupa pracowników Instytutu Techniki Lotniczej i Hydroaerodynamiki Politechniki Warszawskiej. Kamień przykryto wieńcem. Zapłonął znicz. Ożyły wspomnienia.

Wybitny uczony, współtwórca Politechniki w Warszawie, założyciel Instytutu Aerodynamiki przy tej Politechnice, należał do ludzi, którzy kładli fundamenty pod polskie lotnictwo.

Czesław Witoszyński urodził się na Podlasiu. Szkołę średnią ukończył w Częstochowie. Po odbyciu studiów i praktyk za granicą wraca do kraju, do Warszawy, gdzie organizuje warsztat, który szybko rozwinął się w fabrykę pomp, poprzedniczkę dzisiejszej, znanej Warszawskiej Fabryki Pomp. Już w tym okresie dąży Witoszyński do oparcia swojej działalności inżynierskiej na szerszych podstawach naukowych. Ukazują się pierwsze jego publikacje naukowe.

W 1909 r. Witoszyński podejmuje prace w szkolnictwie, prowadząc w „Szkole Mechanicznej im. H. Wawelberga i S. Rotwanda" wykład części maszyn. Po przejściu w 1915 r. do pracy w Politechnice Warszawskiej, której staje się współorganizatorem, sprawuje przez pięć lat funkcję pierwszego dziekana Wydziału Budowy Maszyn i Elekrotechniki. Na początku lat dwudziestych Witoszyński koncentruje się na zagadnieniach hydrauliki i aerodynamiki. Wówczas to w 1921 r. na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej powstaje dzięki Witoszyńskiemu sekcja lotnicza, którą po paru latach opuścili pierwsi polscy inżynierowie lotnictwa.

Witoszyński doskonale rozumiał, jak wielką rolę w tak przodującej gałęzi przemysłu, jaką jest lotnictwo, odgrywa nauka. Z jego inicjatywy oraz dzięki jego sprężystej organizacji i dalekowzrocznej ocenie potrzeb powstaje w niezwykłym tempie w latach 1925—27 Instytut Aerodynamiczny przy Politechnice w Warszawie. Była to placówka nie tylko dobrze wyposażona, ale dzięki kadrze naukowej, dzięki wzorowej współpracy z biurami konstrukcyjnymi i wytwórniami, dzięki wynikom prac, które częstokroć powstawały ze wspólnej z przemysłem inspiracji — znana i ceniona w całym kraju, a także za granicą. Pełną satysfakcją dla twórców Instytutu, a niewielkim, niestety, powodem do radości dla nas może być fakt, że niektóre z urządzeń wówczas wykonanych są do dziś, z braku nowocześniejszych, nadal w użyciu...

Równolegle z działalnością naukową i dydaktyczną w szkolnictwie wyższym, z aktywnym udziałem w organizacji nauki polskiej, Witoszyński wiele wysiłku wkłada w rozwój i konsolidację krajowego przemysłu lotniczego. Popiera gorąco rozwój polskich konstrukcji, pokładając wielkie nadzieje w ruchu młodych konstruktorów. Przy jego pomocy i poparciu dla Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej powstaje w Politechnice warsztat dający początek RWD — Doświadczalnym Warsztatom Lotniczym. Rozszerzając działalność w tym kierunku, Witoszyński przyczynia się również do powstania systemu Państwowych Zakładów Lotniczych.

Osobowość i dorobek naukowy Czesława Witoszyńskiego szybko zjednują mu uznanie w świecie. Umiejętność głębokich analiz, właściwe docenianie roli doświadczenia, nadaje pracom jego i prowadzonym pod jego kierunkiem wysokie uznanie, a odwaga w polemice naukowej przynosi popularność w kontaktach międzynarodowych. Dowodem tego uznania i popularności było wybranie Witoszyńskiego członkiem „Institute of the Aeronautical Sciences" w USA z chwilą jego utworzenia w 1934 r.

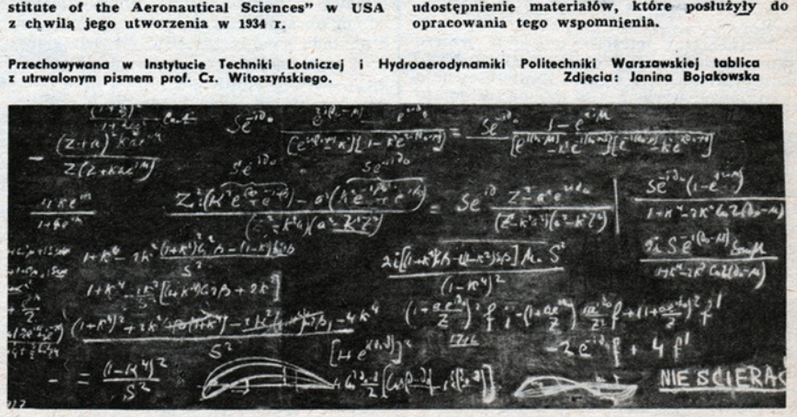
Jednym z pierwszych problemów, które podjął profesor Czesław Witoszyński po wojnie, było tworzenie od nowa w Polsce przemysłu lotniczego i odbudowa lotniczego zaplecza naukowo-badawczego. Ten wybitny człowiek z całą stanowczością wykazywał już w 1945 r. fałszywość poglądów o zbędności przemysłu lotniczego w naszym kraju, mimo że był to wówczas kraj bestialsko zniszczony i nie wszyscy wierzyli w możliwość szybkiej odbudowy.

Jednakże wiara w siły twórcze głównie młodych, wiara w autorytet naukowy i zawodowy najbardziej zaangażowanych w sprawy lotnictwa doświadczonych naukowców i inżynierów starszego pokolenia, pozwoliły Profesorowi oświadczyć wówczas w liście do władz państwowych: „...z całym naciskiem i całą pewnością stwierdzam, że przemysł lotniczy powstanie".

I powstał. I choć przeżywał różne wstrząsy, nie tylko istnieje i rozwija się nadal, ale dzięki swojemu dorobkowi zyskał rangę jednego z naszych przemysłów narodowych.

BOGDAN JANCELEWICZ

P.S. Pragnę gorąco podziękować prof. Jerzemu Bukowskiemu, bliskiemu współpracownikowi Czesława Witoszyńskiego, za inspirację oraz udostępnienie materiałów, które posłużyły do opracowania tego wspomnienia.



Przechowywana w Instytucie Techniki Lotniczej i Hydroaerodynamiki Politechniki Warszawskiej tablica z utrwalonym pismem prof. Cz. Witoszyńskiego. Zdjęcia: Janina Bojakowska

307 NOCNY DYWIZJON MYŚLIWSKI LWOWSKI

Exeter, Anglia – 1941 r. Sierż. pil. Antoni Beda

Ppor. nawig. Włodzimierz Pfleger

Ppor. pil. Marceli Neyder

Dywizjon został zorganizowany 24 sierpnia 1940 r. w Blackpool i przeniesiony na szkolenie 10 września na lotnisko Kirton in Lindsey w hrabstwie Lincoln. Personel dywizjonu pochodził z 5 i 6 pułku lotniczego (Lida i Lwów). Brytyjskim dowódcą został s/l Tomlinson, a polskim kpt. pil. Stanisław Pietraszkiewicz.

Dywizjon został wyposażony w jednosilnikowe, dwumiejscowe samoloty typu Boulton „Defiant". Pilot nie miał karabinów maszynowych, natomiast strzelec dysponował 4 karabinami, umieszczonymi w obrotowej wieżyczce.

Początkowo szkolenie kulało, piloci — przeważnie myśliwcy — byli niezadowoleni z samolotów i swojej funkcji „kierowcy". W październiku część pilotów odeszła do dywizjonów myśliwskich, do dywizjonu przydzielono inny personel. Dywizjon został przeniesiony na dalsze szkolenie na lotnisko Jurby na wyspie Man. Tam, 3 grudnia 1940 r., dywizjon osiągnął gotowość bojową i przystąpił do patrolowania w nocy nad konwojami morskimi.

Potem dywizjon zmieniał lotniska na Squires Gate, Colerne i 26 kwietnia 1941 r. przybył do Exeter. 26 marca, startując z lotniska Colerne, załoga — sierż. pil. K. Jankowiak i sierż. strz. J. Karis odniosła dla dywizjonu pierwsze pewne zwycięstwo, zestrzeliwując bombowiec He-111.

14 sierpnia 1941 r. dywizjon otrzymał dwusilnikowe samoloty typu Bristol „Beaufighter", załogę stanowili pilot i nawigator, który obsługiwał pokładową stację radiolokacyjną. Pilot dysponował 4 działkami i 6 karabinami maszynowymi. W nocy z 1 na 2 listopada załoga — sierż. pil. M. Turzański i nawig. sierż. H. Ostrowski — zestrzeliła 2 bombowce Do-215. W tym samym miesiącu inni piloci zestrzelili następne dwa nieprzyjacielskie bombowce i jeden uszkodzili.

Na początku 1942 r. dywizjon miał kilka wypadków — zginęło 9 lotników i 1 odniósł poważne kontuzje. 26 kwietnia załoga — por. pil. M. Neyder i nawig. J. Woźny — zestrzeliła Ju-88, inna załoga uzyskała zestrzelenie prawdopodobne. W nocy z 3 na 4 maja piloci dywizjonu zestrzelili nad Exeterem 4 niemieckie bombowce. Do walk dochodziło teraz dosyć często, odnoszono zwycięstwa, lecz były też i straty.

Pod koniec grudnia 1942 r. dywizjon otrzymał samoloty typu De Haviland „Mosquito" Mk-II, stanowiące rewelację w konstrukcjach samolotów w tamtym okresie. Po przeszkoleniu załogi latały na operacje „ranger and intruder" — zwalczanie celów powietrznych i naziemnych na tyłach nieprzyjaciela.

Od 7 sierpnia 1943 r. dywizjon 307, z lotniska Predannack w Kornwalii, wykonywał loty patrolowe w dzień nad Zatoką Biskajską, zwalczając działające tam niemieckie lotnictwo myśliwskie. 11 września 1943 r. dywizjon odniósł wspaniałe zwycięstwo, zestrzeliwując pewnie 1 Me-110 i 4 Ju-88, prawdopodobnie 2 M-110 i uszkadzając 2 Me-110 i 1 Ju-88.

9 listopada 1943 r. dywizjon przeniósł się na lotnisko Drem w Szkocji i wykonywał loty nad Morzem Północnym.

W styczniu 1944 r. dywizjon otrzymał nowsze typy „Mosquitów" — Mk-XII i Mk-XIII. Załogi wykonywały również loty do Norwegii, a w czerwcu dywizjon przystąpił do osłony wypraw bombowych nad Niemcy. Wykonywano również loty na „rendżerkę" nad Francję, Holandię i Niemcy. W 1945 r. zadania dywizjonu pozostały te same. Koniec wojny zastał dywizjon na lotnisku Castle Camps koło Cambridge.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery EW, święto dywizjonu przypadało 10 września, personel latający nosił szaliki koloru turkusowego.

Wyniki pracy bojowej: lotów bojowych 3879 w czasie 9057 godzin, zestrzelonych na pewno 30 i 3/4 samolotów wroga, 7 prawdopodobnie i 17 uszkodzonych, zniszczonych lokomotyw 34, 1 pociąg z amunicją, kilkadziesiąt samochodów, 1 łódź motorowa i zniszczonych wiele innych celów.

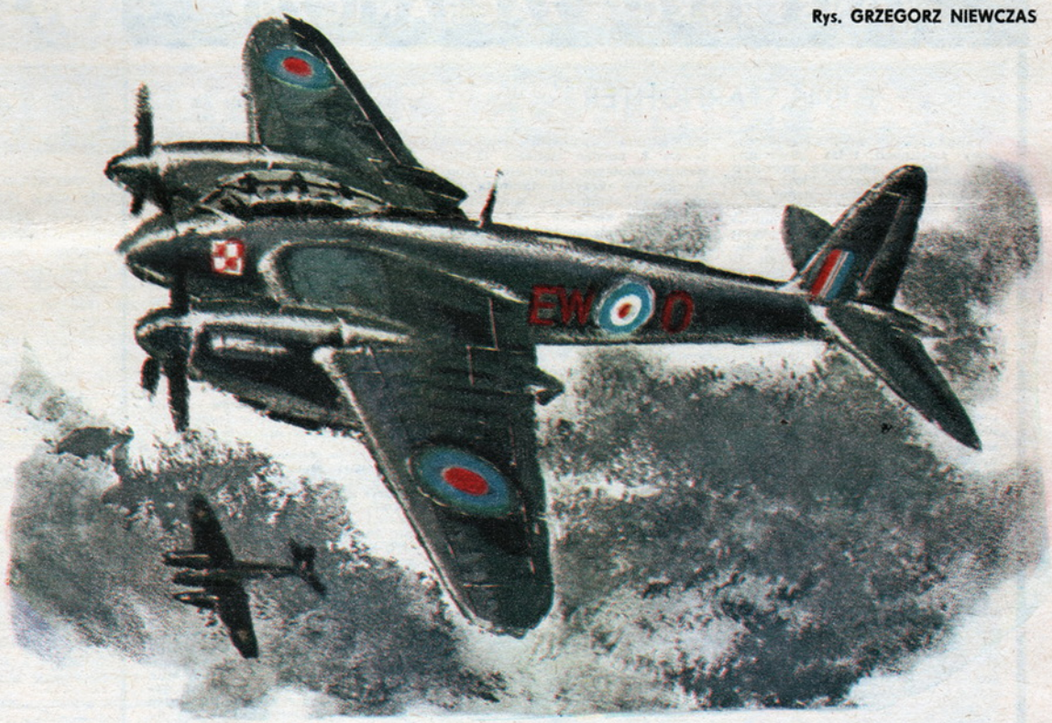
Dowódcami byli: 24.08.1940 — kpt. pil. Stanisław Pietraszkiewicz, 16.10.1940 — mjr. pil. Kazimierz Benz, 15.11. 1940 — mjr pil. Stanisław Grodzicki, 11.06.1941 — kpt. pil. Jerzy Antonowicz, 24.10.1941 — mjr. pil. Stanisław Brejnak, 23.07.1942 — kpt. pil. Jan Michałowski, 22.03. 1943 — mjr. pil. Jerzy Orzechowski, 8.11.1943 — kpt. pil. Maksymilian Lewandowski, 22.05.1944 — kpt. pil. Gerard Ranoszek, 9.12.1944 — kpt. pil. Stanisław Andrzejewski, 16.03.1945 — kpt. pil. Jerzy Damsz.

Lotniska bazowania: 1940 — Kirton in Lindsey, Jurby, 1941 — Squires Gate, Colerne, Exeter, 1943 — Fairwood Common, Predannack, Drem, 1944 — Coleby Grange, Church Fenton, 1945 — Castle Camps, Coltishall, Horsham.

Samoloty na wyposażeniu: 10.09.1940 — Boulton „Defiant", 14.08.1941 — Bristol „Beaufighter" Mk-II, 5.05. 1942 — „Beaufighter" Mk-VI, 21.12.1942 — De Haviland „Mosquito" MK-II, 19.08.1943 — „Mosquito" Mk-VI, 22.01. 1944 — „Mosquito" Mk-XII i Mk-XIII, 24.10.1944 — „Mosquito" Mk-XXX.

WACŁAW KRÓL

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS



ZACHWYTY I NIEPOKOJE

PROPAGOWANIE LOTNICTWA

Coraz wszechstronniejsze korzystanie z lotnictwa i to niemal we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej stało się koniecznością. Lotnictwo m.in., poza szybkim przewozem pasażerów, skraca proces budowy obiektów przemysłowych, przyspiesza usługi, szczególnie w rolnictwie, leśnictwie i służbie zdrowia, a także rozwija wymianę handlową i turystyczną.

Równolegle z rozwojem lotnictwa winna następować popularyzacja jego osiągnięć w społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży.

Lotnictwo, jak żadna inna dziedzina życia, wymaga coraz większego dopływu wysoko wykwalifikowanych specjalistów najróżniejszych służb, zarówno personelu latającego jak i naziemnego. Stąd też istnieje pilna potrzeba propagandowego oddziaływania na młodzież celem zainteresowania jej uprawianiem sportów lotniczych, pracą zawodową, względnie służbą w lotnictwie.

Na podstawie badań socjologicznych można niezbicie stwierdzić, iż zaangażowanie człowieka w sprawy lotnictwa zaczyna się w wieku młodzieńczym. Już pierwsze zetknięcie się 11—14-letniego chłopca czy dziewczyny z książką lub filmem o tematyce lotniczej, odwiedzenie lotniska lub spotkanie z lotnikami, stają się zalążkiem późniejszych zainteresowań. Lotnictwo, począwszy od modelarstwa lotniczego, poprzez spadochroniarstwo, szybownictwo, sport samolotowy, a następnie pracę zawodową w lotnictwie, stawia młodemu człowiekowi surowe wymogi, które kształtują jego postawę moralną: wyrabiają prawość charakteru, umiejętność współżycia w zespole, patriotyzm i zaangażowanie społeczne. Są to walory obywatelskie niezwykle cenne w społeczeństwie socjalistycznym.

Propaganda lotnicza w naszym kraju nie jest skoordynowana. Poszczególne jej ośrodki działają w odosobnieniu. Przy niewielkich środkach i nakładach na ten cel oddziaływanie na młodzież jest niezauważalne. Brak zamierzeń na tym polu i to w skali całego kraju, a szczególnie brak ośrodka koordynującego działalność propagandy na rzecz całego lotnictwa, wpływa niewątpliwie na zmniejszanie się z każdym rokiem zainteresowania lotnictwem.

Rozproszenie różnych rodzajów lotnictwa i służb podległych wielu ministerstwom wpływa niekorzystnie na poziom, przydatność i zarazem skuteczność propagandy lotniczej.

Nieznajomość potrzeb w zakresie propagandy lotniczej jest pochodną wspomnianego już wyżej rozproszenia. W tym przypadku dotkliwie odczuwa się brak koordynacji. Wycinkowe i akcyjne zajmowanie się propagandą lotniczą prowadzi do zubożenia środków i samego procesu propagowania.

Odpowiednie komórki propagandy bądź reklamy poszczególnych resortów nie zawsze są zainteresowane popularyzacją lotnictwa poza propagowaniem własnych usług lub wyrobów. Nie interesują się **całokształtem** lotnictwa; zagadnienia te bowiem wykraczają zresztą poza ich kompetencje i uprawnienia. Stąd też propagandą całego lotnictwa w naszym kraju nie interesuje się właściwie nikt, oczywiście poza prasą lotniczą, dziennikarzami zrzeszonymi w Klubie Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich oraz ostatnio członkami Klubu Twórców Lotniczych.

Istnieje więc potrzeba systematycznego zajęcia się propagowaniem lotnictwa oraz koordynowaniem propagandy lotniczej w skali całego kraju.

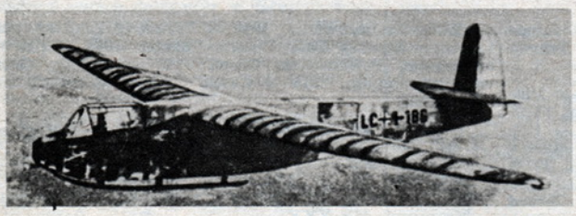
Uważam, że rozwiązanie tego istotnego dla lotnictwa problemu może nastąpić poprzez: podniesienie ważności lotnictwa w państwie, nakreślenie programu perspektywicznego upowszechniania lotnictwa, jego znaczenia i roli dla państwa, a ponadto zespolenie wszystkich rozproszonych wysiłków oraz inicjatyw przez ich prawidłową koordynację.

Obserwator

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

DFS-230

Po wyzwoleniu Polski w 1945 r. spod okupacji hitlerowskiej, na niektórych lotniskach zostały zdobyczne szybowce transportowe DFS-230. Podczas walk w 1944—45 r. szybowce te były m. in. używane do skrytych przerzutów dywersantów hitlerowskich na tyły wojsk polskich i radzieckich. Szybowiec DFS-230 został zaprojektowany w instytucie badawczym szybownictwa przez H. Jacobsa. Wykorzystane zostały tu doświadczenia z badań szybowca meteorologicznego z płatem o dużym wydłużeniu. Szybowiec został oblatany przez H. Reitsch w połowie lat 30-tych. Holowany był przez Ju-52/3 m. Próby prowadzono stopniowo, aż do pełnego obciążenia, złożonego z 8 żołnierzy z wyposażeniem. W 1937 r. był on demonstrowany podczas pokazów desantu, co spowodowało zamówienie większej liczby szybowców. W 1938 r. z szybowców seryjnych utworzono jednostkę frontową, która wykazała wyższość nad desantem spadochronowym. Podczas produkcji w latach 1938—41 opracowano kilka wersji szybowca. Pierwsze serie nosiły oznaczenie DFS-230A. Kilka egzemplarzy oznaczonych DFS-230 A-2, przeznaczonych do szkolenia i treningu pilotów, miało podwójne sterownice. Dla skrócenia dobiegu podczas lądowania wprowadzono spadochron hamujący, umieszczony w tylnej części kadłuba. Wersja ta nosiła oznaczenie DFS-230B. Dla zwiększenia efektu hamowania wersja DFS-230C otrzymała 3 rakiety hamujące, umieszczone w przodzie kadłuba. Były także robione próby z rakietami startowymi, dającymi ciąg 750 do 1 000 kG w czasie 4—6 s. Wersja DFS-230F o zwiększonych wymiarach, przeznaczona dla 15 żołnierzy, pozostała w fazie prototypowej. Ogółem wyprodukowano 1 022 szybowce wszystkich wersji.



Pierwszy raz szybowce DFS-230 zostały użyte bojowo 10.V.1940 r. podczas zajęcia Belgii, kiedy to zastosowano 41 szybowców holowanych przez Ju-52/3m. Operacja ta była zupełnym zaskoczeniem dla Belgów. Następna większa operacja to inwazja Krety w maju 1941 r., która skończyła się powodzeniem, ale okupionym dużymi stratami. Najbardziej interesującą operacją był desant 12 szybowców DFS-230C-1 w górskim terenie wokół hotelu na szczycie Gran Sasso, gdzie więziony był B. Mussolini i uwolnienie go na Fi-156.

Konstrukcja: Kadłub wykonany z rur stalowych, pokryty płótnem i sklejką. Z lewej strony drzwi dla załadunku żołnierzy. Odrzucane podwozie kołowe do startu i płoza do lądowania. Skrzydła drewniane, kryte sklejką i płótnem. Uzbrojenia stałego nie było.

(W. S.)

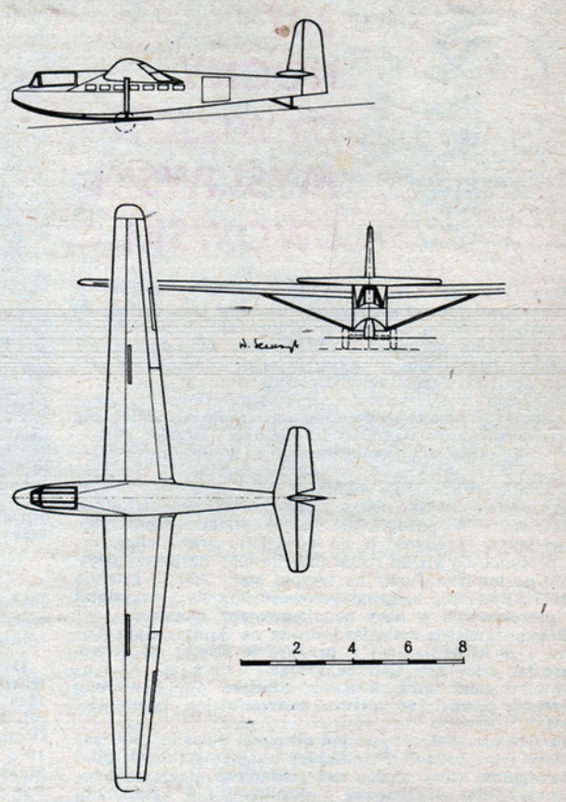
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 20,87 m, długość — 11,24 m, wysokość — 2,74 m, pow. nośna — 41,3 m², wydłużenie — 10,5.

Masy: Masa własna — 860 kg, masa użyteczna — 1 240 kg, masa całkowita — 2 100 kg.

Osiągi: Prędkość holowania max. — 210 km/h, max. prędkość dopuszczalna (nurkowania) — 290 km/h.

Na zdjęciu i na rysunku: DFS-230A.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

F-104 „STARFIGHTER"

Naddźwiękowy myśliwiec odrzutowy Lockheed F-104 „Starfighter", którego pierwszy prototyp oblatano przeszło 21 lat temu (7.II.1954 r.), pozostaje nadal jednym z najpopularniejszych samolotów bojowych świata. Zbudowano ok. 3 000 samolotów tego typu w różnych wersjach. Stanowią one wyposażenie sił powietrznych 15 państw (Belgii, Danii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Japonii, Jordanii, Kanady, Norwegii, Pakistanu, RFN, Taiwanu, Turcji, USA i Włoch). Budowane były (poza USA) w Kanadzie, RFN, Belgii, Holandii, Włoszech i Japonii.

Wersja F-104G pozostaje i pozostawać będzie aż do 1980 r. na wyposażeniu bońskiej Luftwaffe, pomimo, że 200 tych samolotów uległo katastrofie, co zyskało im sławę „latających trumien". Najnowszą wersją „Starfightera" jest F-104S, budowany przez wytwórnię FIAT we Włoszech. F-104 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej. Bardzo krótkie skrzydła odznaczają się silnym ujemnym wzniosem (—10°) i bardzo cienkim (3,36%) naddźwiękowym profilem. Konstrukcyjnie skrzydła stanowią jedną całość, zbudowaną jako wielobwodowy kesson z pokryciem o grubości malejącej ku końcom. Klapy przednie wychylają się o 15° przy starcie i manewrach oraz o 30° do lądowania, a tylne klapy o konstrukcji przekładkowej z wypełniaczem ulowym — 15° do startu i 45° do lądowania. Lotki bezszczelinowe ze sterowaniem wspomagającym. Długi kadłub ma konstrukcję półskorupową. Kabina osłonięta kroplową owiewką jest klimatyzowana i wyposażona w fotel wyrzucany. Wersje B, D i F są dwumiejscowe, z miejscami w tandem. Usterzenie wysokości płytowe, sterowane siłowo i wyposażone w automatyczne urządzenie ustateczniające. Podwozie trójkołowe, całkowicie chowane w kadłub; koła główne wyposażono w hamulce z automatem przeciwślizgowym.

Silnik turboodrzutowy GE J-79-GE-19 o ciągu 5 385 kG bez, i 8 120 kG z dopalaniem, zasilany powietrzem przez boczne chwyty z półstożkowymi wytwornicami fal uderzeniowych. Pięć zbiorników kadłubowych mieści łącznie 3 400 l. paliwa, poza tym samolot może zabierać 4 zbiorniki doczepne. Uzbrojenie składa się z 6-lufowego działka kal. 20 mm oraz bomb i pocisków rakietowych zamocowanych na końcach skrzydeł i na uchwytach pod skrzydłami i kadłubem, o łącznej masie do 1815 kg.

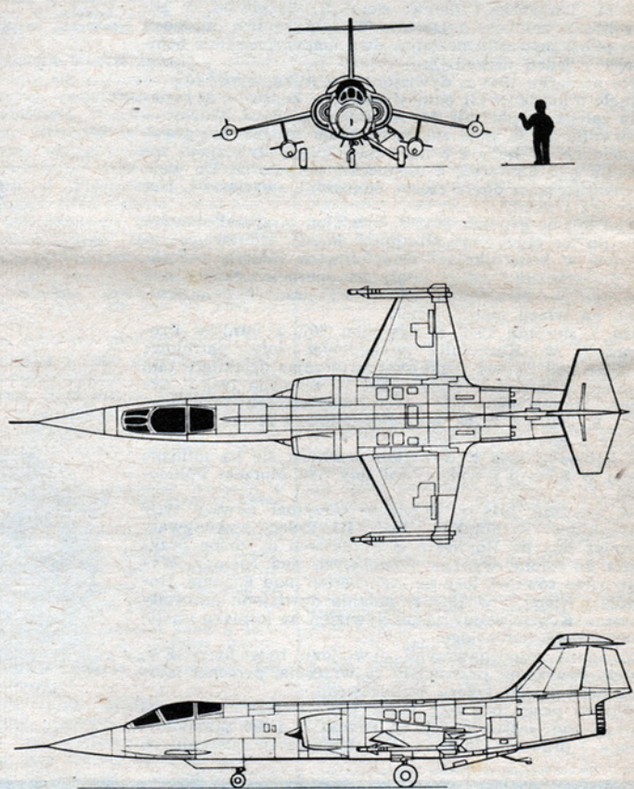
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość (bez zbiorników) — 6,68 m, długość — 16,69 m, wysokość — 4,11 m, pow. nośna — 18,2 m², wydłużenie — 2,45.

Masy: (w nawiasach dane wersji 104G): Masa własna — 6 807 (6 250) kg, masa całkowita — 9 790 (9 430) kg, masa max. — 14 060 (13 060) kg, obciążenie pow. (max.) — 780 (720) kg/m², obciążenie ciągu (bez dopalania) — 2,6 (1,7) kg/kG, obciążenie ciągu (z dopalaniem) — 2,9 (1,8) kg/kG.

Osiągi (w nawiasach dane wersji 104G): Prędkość max. (11 000 m) — 2 335 (2 120) km/h, prędkość max. (0 m) — 1 470 (1 470) km/h, prędkość przelotowa — 980 (980) km/h, wznoszenie (0 m) — 254 (—) m/s, czas wznoszenia na 12 000 m — . . . (1,5) min, pułap — . . . (17 700) m, pułap dynamiczny — . . . (27 400) m, zasięg (zależnie od ładunku) — 820 do 2 900 km, start na 15 m — 1 400 m, ładowanie znad 15 m — 990 m.

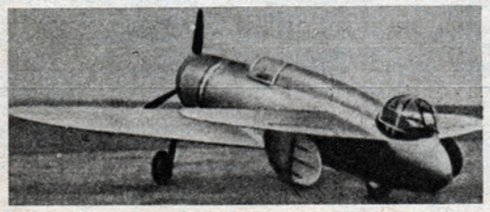


LAMUS

„SZ-TANDEM" MAI

W drugiej połowie lat trzydziestych powstało w Związku Radzieckim wiele ciekawych konstrukcji lotniczych. Do takich zaliczyć można „Sz-tandem-MAI". Samolot skonstruowany został w Moskiewskim Instytucie Lotnictwa (Moskowskij Awiacjonnyj Institut — MAI), pod kierownictwem P. Gruszyna. Samolot wyróżniał się oryginalną sylwetką, nieczęsto spotykaną wśród konstrukcji lotniczych. Osiągi samolotu również były godne uwagi. „Sz-tandem" zaprojektowany został jako szybki dwumiejscowy samolot szturmowy. Źródła radzieckie nie podają dokładnej daty rozpoczęcia prac nad tym samolotem, wiadomo jednak, że pierwszy lot wykonał na nim znany pilot doświadczalny P. Stefanowski 5 grudnia 1937 r.

Konstrukcja samolotu była drewniana. Powierzchnia płata tylnego stanowiła 45% powierzchni płata głównego. Kabina strzelca pokładowego znajdowała się w tyle kadłuba.



Uzbrojenie samolotu składało się z 5 k. masz. typu SzKAS — cztery umieszczone były w skrzydłach samolotu, a jeden znajdował się w wieżyczce strzelca w tyle kadłuba. Samolot mógł zabierać 200 kg bomb różnego kalibru.

Z silnikiem M-87 o mocy 930 KM „Sz-tandem" uzyskiwał prędkość przy ziemi — 406 km/h, a na wysokości 4 000 m — 480 km/h. Osiągi te były wówczas lepsze od osiągów samolotów tej klasy w układzie klasycznym. Próby samolotu zakończono w 1939 r. W tym samym roku zbudowano następną wersję samolotu, którą wyposażono w silnik M-105.

Samolot ten jako pierwszy w ZSRR posiadał trójkołowe podwozie.

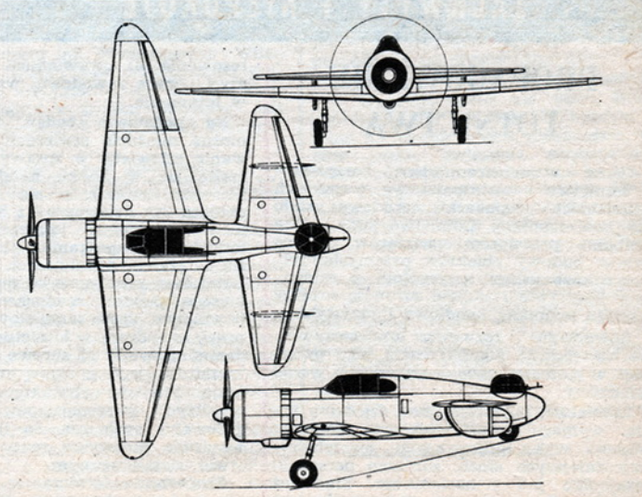
Próby samolotu przerwała napaść wojsk hitlerowskich na Związek Radziecki w czerwcu 1941 r.

(J)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość przedniego płata — 11,0 m, rozpiętość tylnego płata — 7,0 m, pow. nośna — 30,4 m².

Osiągi: Prędkość max. — 488 km/h, prędkość przelotowa — 360 km/h.



KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

MINISAMOLOTY

Andrzej Markiewicz — Zgorzelec. Opisy minisamolotów radzieckich z lat 1923—1937 być może zamieścimy w dziale „Lamus".

LOTNIE

Jerzy Stępień — Chmielnik. Przewidujemy w przyszłości zamieszczenie opisu budowy nowej lotni.

Włodzimierz Elwart — Rumia, Henryk Wojciechowski — Skwierzyna, Jarosław Rudolf — Manowco, pow. Koszalin. Powtarzamy zamieszczony już raz w „SP" adres Tadeusza Dobrocińskiego: 50-520 Wrocław, ul. Gajowa 76 (modelarnia).

WYMIANA RYSUNKÓW

Bogusław Nowicki, 53-508 Wrocław, ul. Prosta 31 m. 22. Udostępni szczegółową dokumentację konstrukcyjną lotni „Seagull-III" z parabolicznymi krawędziami natarcia, za rysunki konstrukcyjne lotni USA z cylindrycznymi krawędziami natarcia.

MINISAMOLOT

Bogdan Hap — Jedlicze, pow. Krosno. Bliższych szczegółów o samolotach „Ortolan" może udzielić ich konstruktor.

SILNIK

Jan Garustowicz — Hajnówka. Silnik motocyklowy WFM jest za słaby (i za ciężki) do napędu samolotu. Lepiej nadaje się przystosowany silnik W-2Bx „Wiatr" (o czym napiszemy w „SP").

RYSUNKI

Maciej Hrynkiewicz — Wrocław. Rysunki wykonawcze lotni były zamieszczone w „SP" nr 22/1974. Witamy wśród członków KAK!

LIST Z TUNEZJI

Rajmund Górecki — Gdańsk-Oliwa. Dziękujemy za miły list i widokówkę z dalekiej Tunezji (nasz korespondent jest II mechanikiem na statku m/s „Kopalnia Sosnowiec") i serdecznie witamy w gronie członków KAK. Życzymy sukcesów w budowie lotni.

LIST Z ZSRR

Jewgienij Diergunow — Kijów (ZSRR). Dziękujemy za bardzo serdeczny list i słowa uznania dla zespołu „Skrzydlatej". Niestety, nie mamy na razie opisu przebudowy silnika motocyklowego „IŻ-Jupiter" na silnik lotniczy o mocy 35—40 KM.

AEROSANIE

Janusz Mystkowski — Wysokie Mazowieckie, pow. Białystok. Dziękujemy za zdjęcia (które zamieszczamy obok) aerosani z silnikiem 350 cm³ o mocy ok. 12 KM, z 2-łopatowym pchającym śmigłem drewnianym. Cieszy nas, że konstrukcja jest udana i rozwija na lodzie prędkość do 40 km/h.

Aerosanie Janusza Mystkowskiego. Prędkość max. — ok. 40 km/h.
Zdjęcie: J. Mystkowski

NOWI CZŁONKOWIE

197. **GORECKI Rajmund,** 80-354 Gdańsk-Oliwa, ul. Subisława 27a m. 15. Lat 29. Technik mechanik. Pływa na statkach PŻM. Interesuje się lotniami-miękkopłatami.

198. **HRYNKIEWICZ Maciej,** 53-311 Wrocław, ul. Drukarska 41 m. 80. Lat 16. Uczeń. Interesuje się lotniami.

199. **KOGUT Janusz,** 35-231 Rzeszów, ul. Dworska 3. Lat 25. Interesuje się lotniami (już buduje).

200. **ODARCZENKO Gabriel,** 80-818 Gdańsk, ul. Bogusławskiego 2 m. 9. Inżynier. Zainteresowanie — lotnie.

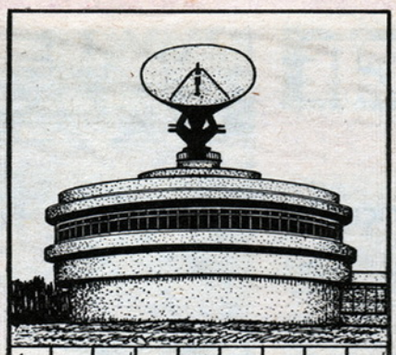
201. **HUBISZ Ryszard,** 83-000 Pruszcz Gdański, ul. Kopernika 1 m. 1. Inżynier. Zainteresowanie — lotnie.

202. **TARADYŚ Józef,** 24-100 Puławy, ul. Głęboka 9 m. 4. Uczeń ZSZ. Interesuje się lotniami (już buduje) i miniszybowcami.

UZUPEŁNIENIE DANYCH

16. **WYSZKA Wilibald,** 47-330 Zdzieszowice woj. opolskie. Oś. Powstańców Sl. 3 m. 4. Ślusarz. Lat 33. Interesuje się miniwiropłatami i minisamolotami.

Na lotni holowanej Witolda Sobieszczańskiego startuje 12-letni Tomek Plesiński.
Zdjęcie: W. Pałaszewska



LOGOGRYF

Do logogryfu należy wpisać poziomo szesnaście wyrazów dziewięcioliterowych o podanych znaczeniach. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — warstwa atmosfery znajdująca się ponad stratosferą; 2 — stałopłat bez napędu silnikowego; 3 — port lotniczy Rzymu; 4 — imię Wigury; 5 — najkrótsza linia łącząca dwa punkty na kuli ziemskiej; 6 — balon z napędem; 7 — samolot wyposażony w jeden płat nośny; 8 — naśladownik lotu; 9 — miejscowość w Czechosłowacji, miejsce katastrofy Żwirki i Wigury; 10 — zakład przemysłowy produkujący samoloty; 11 — urządzenie w samolocie, służące do zawieszania bomb i zrzucania ich nad celem; 12 — trener polskich szybowników; 13 — brał udział w Challenge'u w roku 1932 na samolocie RWD-6; 14 — lotniczy przyrząd pokładowy, określający wartość prędkości lotu liczbą Macha; 15 — francuskie linie lotnicze; 16 — pierwszy przeleciał na balonie kanał La Manche.

1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								

Opracował:
JANUSZ PAŁACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 13.IV. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.

POCZTA

WYSTAWY

Jan Bujak — Letawice, pow. Tarnów. Do ważniejszych międzynarodowych wystaw lotniczych w 1975 r. należą: Salon Lotniczy w Paryżu (wiosna), Wystawa Lotnicza w Hanowerze (lato) i Wystawa Lotnicza w Farnborough (jesień). Do napędu minisamolotów może się nadawać (po przeróbkach) krajowy silnik motocyklowy „Wiatr".

JAK-7

Bogdan Król — Piła. Radziecki samolot Jak-7 nie był odrzutowcem. Jedna z jego wersji miała dodatkowy przyspieszacz rakietowy na paliwo ciekłe.

KTO MA RACJĘ

Roman Szczeblewski — Warszawa. „Spór" powinien być rozstrzygnięty w szkole.

„POSZUKUJĘ WIADOMOŚCI O OJCU"

„Jako stała czytelniczka „Skrzydlatej" proszę o zamieszczenie następującej informacji: poszukuję od lat wiadomości o moim zaginionym ojcu, który był lotnikiem. Nazywał się **Juliusz Biłat.** Do 1939 r. służył w jednostce lotniczej w Grudziądzu. Moje dotychczasowe poszukiwania nie dały rezultatu. Byłabym wdzięczna za jakąkolwiek wiadomość o moim ojcu" — pisze **Krystyna Kazimierowska — ul. Świerczewskiego 15, 82-500 Kwidzyn, woj. gdańskie.**

Spełniając prośbę, mamy nadzieję, że może tym razem, przy pomocy naszych czytelników, uda się zainteresowanej uzyskać informacje o swoim zaginionym ojcu.

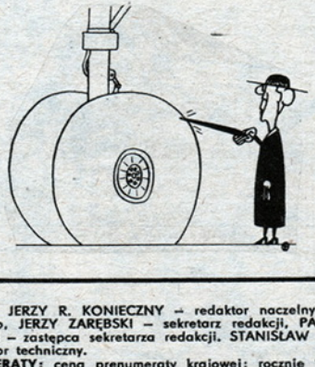
ADRESY

Andrzej Karcz Rzozów, pow. Kraków, Grażyna Kontecka — Białystok, Waldemar Werecki — Starachowice, Piotr Lubik — Żnin, Józef Michalec — Biecz, Przemysław Marciniak — Stargard, Andrzej Mucha — Gorzów. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy. Adresy wojskowych i cywilnych szkół lotniczych znaleźć można w specjalnie wydanych informatorach. Informacji o szkołach cywilnych udzielają ponadto kuratoria okręgów szkolnych, natomiast informacji o szkołach wojskowych zasięgnąć można w miejscowych sztabach wojskowych.

Listy do konstruktora „Prząśniczki", Jarosława Janowskiego można nadsyłać pod adresem naszej redakcji. Prześlemy je adresatowi.

Na życzenie podajemy adresy: **Centrum Wyszkolenia Lotniczego** — Leszno Wlkp., lotnisko; **Aeroklub Krakowski** — Kraków, lotnisko Rakowice; **Instytut Lotnictwa** — Warszawa, al. Krakowska 110/114; **Zakłady Szybowcowe** (SZD) — Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 325; **Liceum Lotnicze** — Dęblin, Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego.

Rys. W. Fuglewicz



listy

DO „SKRZYDLATEJ"

Szanowny Panie Redaktorze!

Nawiązując do felietonu „Obserwatora" „Filmowcom naprzeciw" [nr 6 „Skrzydlatej Polski" z 9.II.1975 r.], przesyłam następujące uwagi.

Leonard Buczkowski był jednym z niewielu utalentowanych reżyserów filmowych, którzy z powodzeniem podejmowali realizację tematów lotniczych. W 1966 r. zaproponowano mi napisanie scenariusza opartego na dwóch moich książkach: „Żądło Genowefy" i „L jak Lucy". Było to bardzo trudne zadanie — pomieścić w jednym (nawet nieco dłuższym, dwugodzinnym) filmie dzieje wojenne kilku ludzi, rozgrywające się w czasie między kampanią wrześniową w Polsce, a wyprawą bombową na Berlin w 1944 r., kiedy tworzyli załogę polskiego „Lancastera". Po długich naradach, naradach z J. Kawalerowiczem i T. Konwickim, którzy byli naszymi „doradcami" z ramienia zespołu filmowego „Kadr", po dyskusjach z Buczkowskim, doszedłem do wniosku, że scenariusz powinien zawrzeć się w ramach jednego lotu bojowego na bombardowanie Berlina, przy czym dzieje bohaterów poprzedzające ów lot należy przedstawić w dygresjach retrospektywnych. Stąd tytuł przyszłego filmu: „Cel na noc dzisiejszą: Berlin".

Pierwszą wersję scenariusza ukończyłem w lutym 1967 r. i przesłałem ją Buczkowskiemu, żeby z nim następnie uzgodnić szczegóły i ewentualne zmiany. Niestety, nie dostałem już odpowiedzi: 19 lutego Buczkowski zmarł, po kilkudniowej chorobie...

Aby dotrzymać umowy z zespołem „Kadr", zgodziłem się wykończyć ów scenariusz. Pracowałem nad nim przez kilka miesięcy i wreszcie, w dniu 23 marca 1968 r., mój scenariusz został bez zastrzeżeń przyjęty przez Radę Programową.

Cóż z tego!... Żaden z reżyserów nie podjął się opracowania, wraz ze mną, scenopisu oraz realizacji tego — przyznaję — dość trudnego filmu. Scenariusz leży zapewne w jakiejś szufladzie, dziś już zupełnie zapomniany...

Wątpię, czy wskazane przez „Obserwatora" utwory zainteresują kogokolwiek z reżyserów filmowych, jakkolwiek istotnie na ich podstawie mogłyby powstać ciekawe scenariusze. Film lotniczy (oczywiście dobry film!) ma wielkie powodzenie u publiczności. U znakomitej większości polskich reżyserów — nie!

Załączam pozdrowienia dla Pana i znajomych ze „Skrzydlatej"!

Janusz Meissner

KSIĄŻKI LOTNICZE WKiŁ

F. Borodzik „Budowa silnika"	**— 23 zł.**
L. Cetlin „Organizacja ruchu lotniczego"	**— 22 zł.**
S. S. Fiedczyn „Nawigacja Lotnicza"	**— 80 zł.**
T. Malinowski „Skrzydła Wrocławia"	**— 27 zł.**
T. Malinowski „Spadochrony"	**— 70 zł.**
W. Schier „Miniaturowe lotnictwo. Budowa modeli samolotów i śmigłowców"	**— 100 zł.**
W. Schier „Samoloty w historii i miniaturze"	**— 80 zł.**
A. Skarbiński „Technologia budowy szybowców"	**— 40 zł.**
S. Szczeciski „Dwuwirnikowe i dwuprzepływowe lotnicze silniki turbinowe. Konstrukcja i eksploatacja"	**— 30 zł.**
„Szkolenie i wyczyn w spadochroniarstwie"	**— 45 zł.**
M. Żebrowski „Loty według przyrządów"	**— 35 zł.**

Do nabycia w księgarniach „Domu Książki"

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

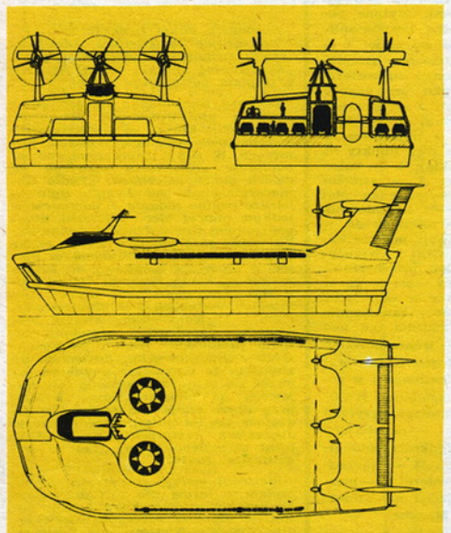
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

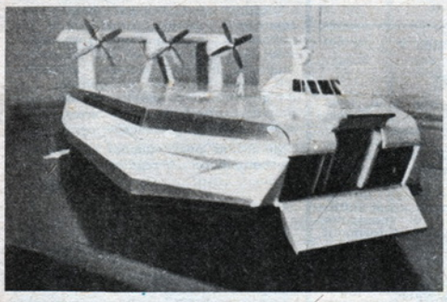
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 27.III.1975 r. Zam. 4524
INDEKS 37703/37505 **B-80**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



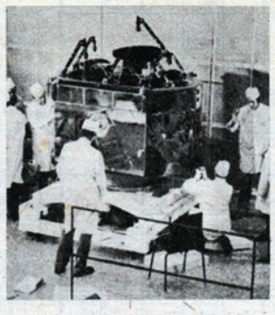
NAJWIĘKSZY NA ŚWIECIE

Naviplane N-500 „Sedam" ma być największym poduszkowcem powietrznym świata. Jego pierwsze próby przewidziane są w połowie 1976 r. Długość — ok. 50 m, szerokość — ok. 23 m, wysokość — ok. 17 m. Masa całkowita max. — 240 ton, ładunek płatny — 85 ton (np. 45 samochodów osobowych z bagażem + 135 samochodów osobowych + 250 pasażerów + żywność i obsługa handlowo-turystyczna). 5 silników turbośmigłowych (3200 KM). Zapas paliwa — 20 ton. Prędkość max. — 125 km/h. Czas działania — do 5 h. Może być użytkowany przy fali do 4 m. N-500 ma najpierw obsługiwać linię przewozową łączącą Nicee z Korsyką.



CICHY

Nowy samolot kanadyjski DHC-7 „Dash-7" służy do przewozu 50 pasażerów na trasach krótkich 300—800 km. 4 silniki turbośmigłowe PT-6A-5. Prędkość przelotowa max. — 418 do 452 km/h. Rozpiętość — 28,35 m, długość — 24,59 m, wysokość — 7,97 m. Masa własna — 11 453 kg, masa całkowita max. — 19 505 kg. Długość startu na 15 m — 1200 m, lądowanie znad 15 m — 550 m. Samolot ma się wyróżniać krótkim startem, cichym lotem i ekonomicznością (o ok. 60% mniejsze jednostkowe zużycie paliwa na 1 pasaż./km).

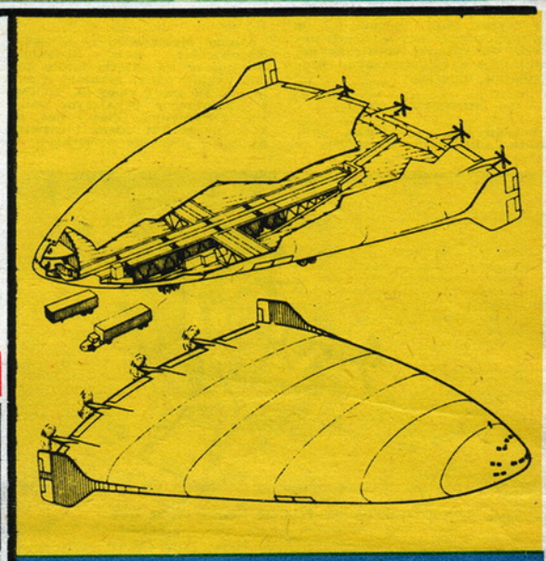


NOWY SATELITA

Pierwsze zdjęcia makiety nowego doświadczalnego satelity komunikacyjnego ESRO-OTS. Masa startowa — 837 kg. Szerokość — 2,18 m, wysokość — 2,10 m (8,62 m z bateriami słonecznymi). 6 anten. Satelita ESRO-OTS ma wystartować w USA w połowie 1977 r. Przewiduje się, że pokryje swym zasięgiem Europę, Bliski Wschód, Afrykę Północną i wybrzeża Atlantyku. OTS powstaje przy współpracy wielu państw zrzeszonych w organizacji badawczej ESRO.

NOWOCZESNY PORT LOKALNY

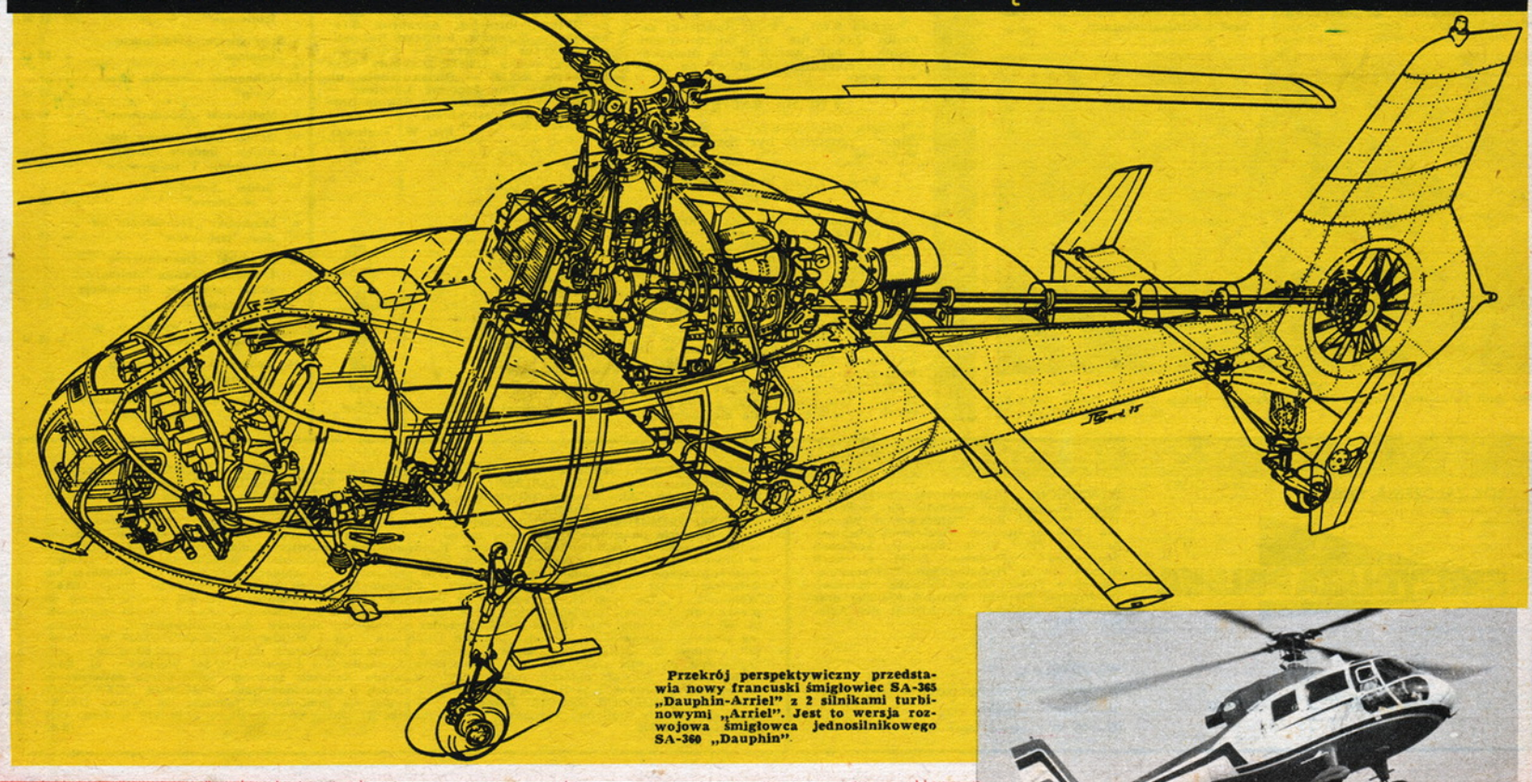
Tak ma wyglądać nowy port lotniczy w Czerepowcu w ZSRR. Jest to miejscowość, w której obecnie szybko rozwija się przemysł. Dlatego też projektowany port lotniczy uwzględnia możliwości przyszłej jego rozbudowy. Port będzie wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia techniczne do obsługi pasażerów i samolotów. Rozdzielone zostały m.in. funkcje obsługowe pasażerów przylatujących i odlatujących.



STEROWIEC HYBRYDOWY

Projekt amerykańskiego sterowca-samolotu transportowego Aereon-340. Długość — 103 m, szerokość — 78 m. Prędkość przelotowa — 240 km/h. Zasięg z ładunkiem 225 ton — 4000 km. Potrzebna długość pasa startowego — 900 m. Cztery silniki turbośmigłowe „Tyne" (5500 KM).

ŚMIGŁOWIEC WIELOZADANIOWY Z NAPĘDEM TURBINOWYM



Przekrój perspektywiczny przedstawia nowy francuski śmigłowiec SA-365 „Dauphin-Arriel" z 2 silnikami turbinowymi „Arriel". Jest to wersja rozwojowa śmigłowca jednosilnikowego SA-360 „Dauphin".

Zdjęcia i rysunki: „Grażdanskaja Awiacja", „Aviation Magazine", „Air-Cosmos".